Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 46 / 26. OKTOBER 2022

GP USA: WM-Sieg für Mateschitz

# Erst Trauer, dann Feier

56 Seiten

Nürburgring Langstrecken-Serie

## Phoenix-Doppel und neue Meister

Superbike-WM: San Juan

## Bautista: Eine Hand am Titel

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 46



Rallye-WM: Catalunya

## Ogier siegt, Toyota holt Markenwertung



MotoGP: Sepang

## Bagnaia fehlen nur noch zwei Punkte



ADAC GT Masters: Hockenheim

## Marciello souverän zur Meisterschaft

# Inhalt

## Automobil:



## Motorrad:



## Leserservice:





MOTORSPORT IMAGES





MAX RACING TEAM






HYUNDAI

# Editorial

Dietrich Mateschitz ist tot. Red Bull hat seinen Anführer verloren und der Motorsport seinen größten Mäzen. Ihm gebührt ein Ehrenplatz in der Hall of Fame.

Dietrich Mateschitz war keiner, der gerne im Rampenlicht stand. Er zog aus dem Hintergrund seine Fäden. Man wusste nur: Wo Red Bull draufstand, war Mateschitz drin. Die Dose war sein Markenzeichen, und sie stand für sein Lebenswerk. Der Steirer hat aus einem kaum bekannten thailändischen Rezept eine Weltmarke entwickelt, die heute so bekannt ist wie Coca Cola – und ein Synonym für alle Energy Drinks.

Mateschitz hatte einen ganz eigenen Plan, sein Getränk rund um den Globus bekannt zu machen. Er investierte einen höheren Prozentsatz von den Gewinnen in das Marketing als jede andere Firma. Und er suchte sich den Sport als Plattform heraus. Hauptsächlich Sportarten, die mit Speed und Risiko zu tun hatten. Der Motorsport war sein ganz besonderes Steckenpferd. Mateschitz unterstützte Fahrer, Teams, Rennserien und Veranstaltungen in allen Kategorien.

Unzählige Rennfahrer verdanken ihm, dass sie Karriere gemacht haben. Das Comeback des Grand Prix von Österreich hätte es ohne ihn nie gegeben. Ganz nebenbei spendierte er der Region, seiner Heimat, eine Renovierung ihrer Häuser und Fassaden. Natürlich hat er sich so auch Wohlwollen gekauft. Und Unterstützung, um seine Visionen durchzusetzen. Immer noch besser, als nichts zu tun und die Gewinne im Geldschrank zu horten. Die Formel 1 verdankt ihm nicht nur Weltmeister wie Sebastian Vettel und Max Verstappen oder GP-Sieger wie Carlos Sainz, Daniel Ricciardo, Pierre Gasly, Mark Webber und Sergio Pérez. Sein Geld hat vielen Fahrern ein Trittbrett nach oben verschafft. Das Mäzenatentum war aber kein Selbstläufer. Gefördert wurde nur, wer Leistung brachte. Und das System zeigte wenig Geduld. Das mag den einen oder anderen die Karriere gekostet haben, aber ohne die Red-Bull-Unterstützung wären viele gar nicht in die Lage gekommen, sich dann doch nicht zu bewähren.

Der „Didi“, wie ihn seine Freunde nennen durften, rettete in einer Zeit zwei Formel-1-Teams, als die Königsklasse vor dem Ausverkauf stand. Am Anfang wollten Red Bull und das Juniorteam Toro Rosso nur einen frechen und hippen Stil in einem allzu ernsten Geschäft kultivieren. Doch nur Dabeisein war schnell nicht mehr genug. Mateschitz wollte gewinnen. Um jeden Preis. Immer am Limit, und auch mal darüber. Das brachte Red Bull nicht nur Sympathien ein. Es gab nur Freund oder Feind, nichts dazwischen. Das hatte etwas Sektenhaftes an sich, mit einem nahezu unsichtbaren Guru als Taktgeber.

Sein letzter Coup war die eigene Motorfabrik. Das soll Red Bull unabhängig von Automobilherstellern machen. Mateschitz sah die Konzerne stets als Erzfeinde. Sie waren ihm zu steif, zu mächtig, zu abgehoben. Trotzdem können wir nur sagen: Danke Didi. Ihm gebührt wie Enzo Ferrari, Colin Chapman oder Bernie Ecclestone ein Ehrenplatz in der Hall of Fame.

**Michael Schmidt**
**Redakteur**




**50** **Supercross-WM: Ken Roczen sichert sich in Melbourne den ersten Supercross-Titel**

WSX



# MSa-Paddock



**AUSTIN GEHT WEITER STEIL**

Der Circuit of the Americas ist ein Garant für spannende Rennen. Über 400 000 Zuschauer zählte der Veranstalter in diesem Jahr. Als es noch etwas ruhiger war, kletterten unsere Reporter Tobias Grüner und Michael Schmidt hoch zur ersten Kurve.



**GEKRÖNTER KOLLEGE**

Unsere Rallye-Reporter Reiner Kuhn und Markus Stier begrüßten in Spanien in ihrer Mitte einen neuen Kollegen. Der achtmalige Weltmeister Julien Ingrassia arbeitete in Salou als TV-Co-Kommentator.



**DOUBLE TROUBLE IN HOCKENHEIM**

Beim ADAC GT Masters schlugen die MSa-Reporter Bianca Leppert und Michael Bräutigam im Doppelpack auf – zumindest am Sonntag. Am Samstag hatte Leppert die NLS am Nürburgring auf dem Programm.



**ZWEIMAL PREMIERE**

Erstmals war MSa-Reporterin Dian beim Malaysia-Grand-Prix auf sich alleine gestellt. Doch sie konnte auf der Strecke, wo sie bereits als Jugendliche war, mit Peter Öttl den ersten Doppelsieg seines Teams feiern.

# Verstappen bügelt

Das Rennen in Austin hatte jede Menge Dramatik und Action zu bieten. Nach der Zieldurchfahrt wurde im FIA-Büro direkt weitergekämpft. Red Bull feierte einen besonders emotionalen Sieg.

Von: **Tobias Grüner**

## Warum war Hamilton im Finale chancenlos?

In der 37. Runde des US-Grand-Prix roch es stark nach dem ersten Saisonsieg von Mercedes. Max Verstappen war kurz zuvor zu seinem zweiten Boxenstopp abgebogen. Doch weil der Schlagschrauber vorne links streikte, verzögerte sich die Abfahrt um mehr als acht Sekunden. Dadurch schlüpfte nicht nur Lewis Hamilton, sondern auch noch Charles Leclerc durch. „Das war der Moment, an dem wir vom ersten Saisonsieg geträumt haben", erklärte Toto Wolff später.

Verstappen sonderte einige flapsige Funksprüche ab, besann sich dann aber doch auf seine Aufgabe. Nach drei Runden war Leclerc im zweiten Anlauf fällig. Weitere elf Runden später hatte er auch den führenden Hamilton vor der Flinte. Hier machte Verstappen kurzen Prozess. „Gegen seinen Topspeed konnte ich mich nicht wehren", entschuldigte sich der Mercedes-Pilot.

Dabei hatte der Brite in der ersten Rennhälfte noch gut den Anschluss gehalten. „Max wollte gar nicht wegziehen", verriet Red-Bull-Sportchef Helmut Marko später. „Wir wussten ja nicht genau, wie es mit der Strategie aussieht. Da haben wir uns angeschaut, was Mercedes macht und dann reagiert. Das war alles im kontrollierten Bereich."

Erst der verpatzte Boxenstopp zwang Red Bull in die Defensive. Zum Glück hatte man noch einen Reifenjoker in der Hinterhand. Verstappen wurde ein frischer Medium aufgezogen, Mercedes hatte für das Finale nur noch harte Gummis. Das war ein klarer Nachteil. Die Entscheidung dazu fiel schon am Vortag. „Ferrari und Red Bull können die Qualifikation wegen ihres Speeds mit drei Soft-Reifen überstehen und sich einen extra Satz Medium für das Rennen aufheben. Wir brauchen stets vier Satz Soft am Samstag", bedauerten die Ingenieure.

Red Bull machte mit dem hart erkämpften Sieg gleichzeitig den Konstrukteurspokal klar – und das einen Tag nach dem Tod von Rennstallbesitzer Dietrich Mateschitz. „Dieses Rennen hätte ihm richtig gefallen", strahlte Marko.

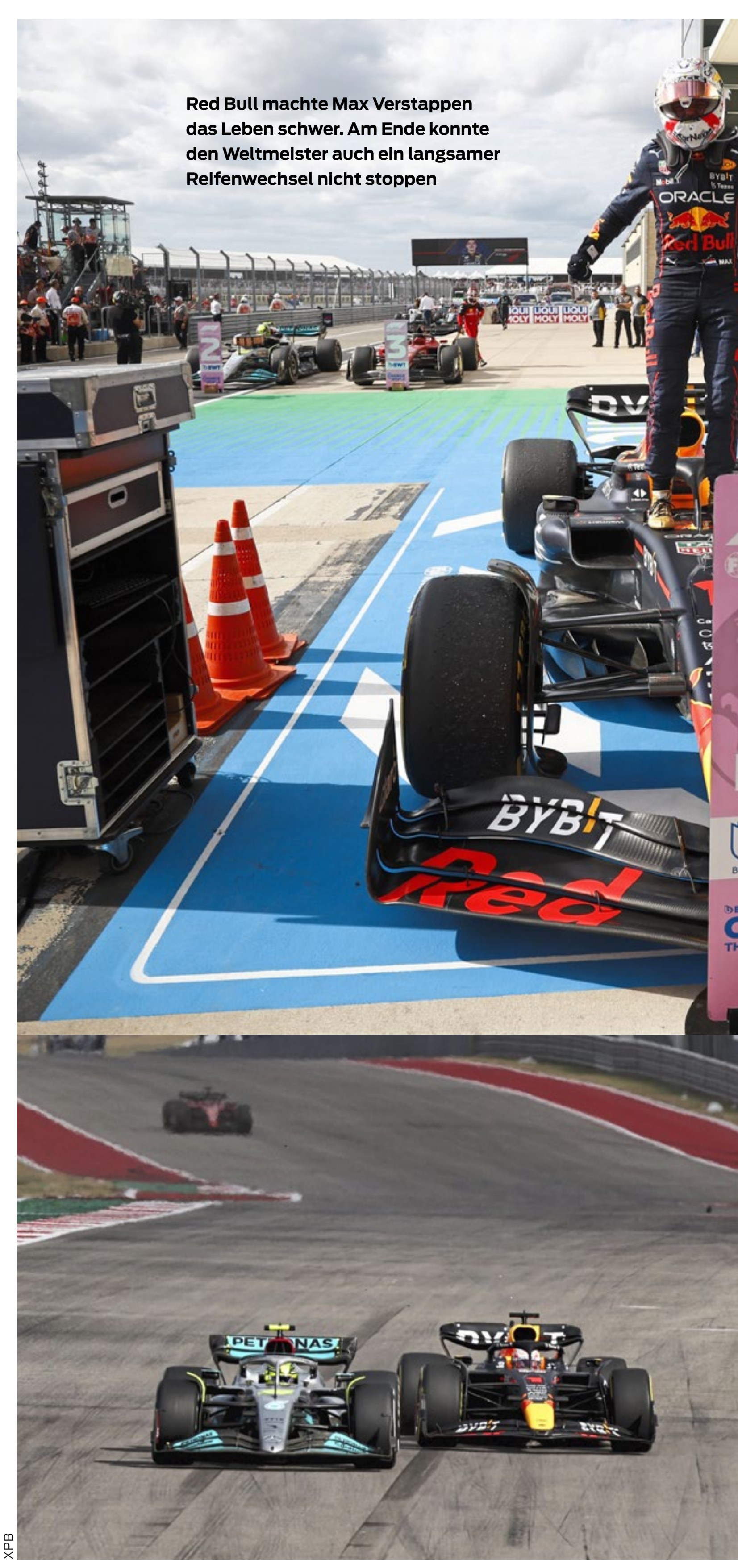
## Wer war schuld am großen Crash?

Seit 2015 hatte es in Austin kein Safety Car mehr gegeben, dieses Mal musste Bernd Mayländer gleich zwei Mal ausrücken. In Runde 18 hatte Valtteri Bottas seinen Alfa im Kiesbett eingebuddelt. Kaum war das Rennen wieder freigegeben, krachte es so richtig. Fernando Alonso versuchte, Lance Stroll auf der langen Geraden zu passieren, doch beim Ausscheren aus dem Windschatten blieb der Alpine am linken Aston-Hinterrad hängen.

Alonso hob bei 300 km/h mit der Nasenspitze ab und knallte deftig auf den Asphalt. Während der Spanier das Rennen nach einem Reparaturstopp fortsetzen konnte, musste Stroll an Ort und Stelle aufgeben. Alonso konnte es selbst nicht glauben: „Ich wollte das Auto abstellen und bekomme plötzlich frische Reifen und einen neuen Frontflügel verpasst. Das Fahrverhalten war danach wieder ganz normal."

Zur Schuldfrage hatte der Doppelweltmeister eine klare Meinung: „Ich zog raus, dann hat Lance die Tür zugemacht, und ich konnte nicht mehr reagieren" Sein künftiger Teamkollege gab zu, dass er etwas spät gezuckt habe: „Der Speed-Unterschied war schwer zu berechnen. Er hätte aber auch früher rausziehen können und nicht so nah auffahren müssen."

Der Meinung wollten sich die FIA-Kommissare nicht anschließen. Nach Analyse der Onboard-Aufnahmen wurde Stroll die Hauptschuld an der Kollision zugeschrieben. Der Kanadier kassierte zwei Strafpunkte. Beim Rennen in Mexiko muss er drei Plätze weiter hinten starten.




Red Bull machte Max Verstappen das Leben schwer. Am Ende konnte den Weltmeister auch ein langsamer Reifenwechsel nicht stoppen

XPB

Lewis Hamilton war so nah dran am ersten Mercedes-Sieg wie noch nie in dieser Saison. Im Finale konnte er Verstappen aber kein Paroli bieten

# Boxen-Patzer aus




RED BULL

MOTORSPORT IMAGES

Sebastian Vettel rang in der Schlussrunde noch Kevin Magnussen nieder. Beide profitierten von einer nachträglichen Strafe gegen Fernando Alonso

## Warum legte Haas gleich zwei Proteste ein?

Zum ersten Mal nach sieben Nullrunden gab es wieder Punkte für Haas. Und das noch beim Heimspiel vor den Augen des neuen Titelsponsors MoneyGram. Trotzdem war Teamchef Guenther Steiner sauer. Wem drei Mal in einer Saison die schwarz-orange Flagge gezeigt wird, weil das Auto beschädigt ist, der reagiert gereizt, wenn andere Teams in vergleichbaren Fällen mit einem blauen Auge davonkommen.

Haas reichte nach dem Rennen gleich zwei Proteste ein. Gegen Sergio Pérez, weil der Mexikaner trotz baumelnder Frontflügel-Endplatte nicht an die Box musste. Und gegen Fernando Alonso, weil sich dessen rechter Spiegel nach der Stroll-Kollision selbstständig machte. Pérez wurde freigesprochen. Red Bull konnte anhand von Fotos nachweisen, dass von dem Flügel keine Gefahr ausging, was der Technik-Delegierte Jo Bauer auch so bestätigte. Steiner widersprach: „Das war in unseren Fällen genauso."

Immerhin bekam Haas im zweiten Fall Recht. Jo Bauer stufte Alonsos Alpine in der Phase, in der der Spiegel nicht mehr richtig befestigt war, als gefährlich ein, weil er hätte wegfliegen und einen Konkurrenten treffen können. Alonso bekam eine 30-Sekunden-Strafe aufgebrummt, was ihn von Platz 7 auf 15 warf. Vettel, Magnussen, Tsunoda und Ocon rückten in den Punkterängen nach oben. Das gab zwei Punkte mehr für Haas. Gegner Alpha Tauri profitierte nur mit einem Zähler mehr.

## Was lief bei Sebastian Vettel schief?

Nach der Zieldurchfahrt wurde Sebastian Vettel von den Fans zum Fahrer des Rennens gewählt. Zwischendurch hatte der Heppenheimer das Feld sogar für zwei Runden angeführt. Die Pace von Sergio Pérez und George Russell vor ihm konnte er lange mitgehen, was auch daran lag, dass beide mit beschädigten Frontflügeln kämpften. Ein sechster Platz wäre locker drin gewesen. Doch dann dauerte der zweite Reifenservice 16,8 Sekunden.

„Das Auto ist auf dem Wagenheber zur Seite gerutscht. Wir mussten noch einmal ansetzen und das Auto wieder hochbocken. Dabei ging viel Zeit verloren", ärgerte sich Teamchef Mike Krack. Vettel blies aber nicht lange Trübsal und setzte zur großen Aufholjagd an. Nacheinander schnappte er sich Yuki Tsunoda, Guanyu Zhou, Alex Albon und – in der allerletzten Runde – Kevin Magnussen. Weil es für Alonso noch die erwähnte Strafe gab, reichte es am Ende immerhin noch für Rang 7.

## Bekam Schumacher die falsche Taktik?

Haas brauchte dringend mal wieder ein Erfolgserlebnis. Nach einem schwachen Quali sah es lange nicht danach aus. Doch im Rennen zeigten sich die US-Ferrari in besserer Form. Hoffnungsträger war zunächst Mick Schumacher. Der Deutsche kämpfte sich in die Punkteränge vor und verteidigte dort bis zur 33. Runde seinen zehnten Platz.

Dann reagierte Haas auf Pierre Gaslys Boxenstopp. Gasly musste wegen eines Safety-Car-Vergehens eine Fünfsekunden-Strafe absitzen. Eine gute Gelegenheit, sich den Platz beim Boxenstopp zu schnappen. Der Plan ging auf. Nicht in der Rechnung war allerdings, dass Schumacher danach über Trümmerteile fuhr und sich den Diffusor beschädigte. „Das hat im Heck Abtrieb gekostet", ärgerte sich Steiner. Schumacher bestätigte: „Danach war das Auto nicht mehr wie vorher."

Jetzt musste es Kevin Magnussen richten. Der Däne hatte in der 18. Runde auf Medium-Reifen gewechselt. Da dachte noch keiner daran, dass der Satz bis ins Ziel durchhalten würde. Bis sich Magnussen zum Zeitpunkt des geplanten zweiten Stopps am Funk meldete: „Die Reifen sind noch gut in Schuss." Plötzlich lag er auf Platz 6. Und Haas riskierte ein Einstopp-Rennen. Zehn Runden vor Schluss kletterten die Rundenzeiten zwar über die 1.43-Minuten-Marke. Gegen Alonso, Norris und Vettel auf frischeren Reifen konnte sich Magnussen aber nicht wehren. Es reichte trotzdem für Punkte. ■

## GP USA: 19. VON 22 LÄUFEN, 23. OKTOBER 2022

### STRECKENDATEN

**Streckenlänge:** 5,513 km
**Runden:** 56
**Distanz:** 308,405 km
**Zuschauer:** 145 000
**Wetter:** 28 Grad, sonnig
**Topspeed Qualifikation:** 326,7 km/h (Verstappen)
**Topspeed Rennen:** 334,7 km/h (Zhou)
**Gangwechsel/Runde:** 72
**Volllastanteil:** 72 % (Rundendistanz)
**Pole-Position bis Kurve 1:** 240 m
**Führungswechsel:** 8

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

### FAHRER-WM

| | Fahrer | Siege | Punkte |
|---|---|---|---|
| 1. | Verstappen | 13 | 391 |
| 2. | Leclerc | 3 | 267 |
| 3. | Pérez | 2 | 265 |
| 4. | Russell | | 218 |
| 5. | Sainz | 1 | 202 |
| 6. | Hamilton | | 198 |
| 7. | Norris | | 109 |
| 8. | Ocon | | 79 |
| 9. | Alonso | | 65 |
| 10. | Bottas | | 46 |
| 11. | Vettel | | 38 |
| 12. | Ricciardo | | 29 |
| 13. | Magnussen | | 26 |
| 14. | Gasly | | 23 |
| 15. | Stroll | | 13 |
| 16. | Tsunoda | | 13 |
| 17. | Schumacher | | 12 |
| 18. | Zhou | | 6 |
| 19. | Albon | | 4 |
| 20. | Latifi | | 2 |
| 21. | De Vries | | 2 |

### KONSTRUKTEURS-WM

| | Team | Siege | Punkte |
|---|---|---|---|
| 1. | Red Bull | 15 | 656 |
| 2. | Ferrari | 4 | 469 |
| 3. | Mercedes | | 416 |
| 4. | Alpine | | 144 |
| 5. | McLaren | | 138 |
| 6. | Alfa Romeo | | 52 |
| 7. | Aston Martin | | 51 |
| 8. | Haas | | 38 |
| 9. | Alpha Tauri | | 36 |
| 10. | Williams | | 8 |

### QUALI-DUELLE

| | |
|---|---|
| Verstappen – Pérez | 15:4 |
| Hamilton – Russell | 12:7 |
| Leclerc – Sainz | 14:5 |
| Norris – Ricciardo | 17:2 |
| Alonso – Ocon | 11:8 |
| Gasly – Tsunoda | 12:7 |
| Vettel – Stroll | 10:7 |
| Albon – Latifi | 15:3 |
| Bottas – Zhou | 13:7 |
| Schumacher – Magnussen | 5:14 |

### RENNERGEBNIS

| | Fahrer | Runden | Zeit/Rückstand | schnellste Runde |
|---|---|---|---|---|
| 1. | **Verstappen** | 56/40[1] | 1:42.11,687 min = 181,068 km/h | 1.39,541 min |
| 2. | **Hamilton** | 56/9 | + 5,023 s | 1.39,830 min |
| 3. | **Leclerc** | 56/1 | + 7,501 s | 1.39,731 min |
| 4. | **Pérez** | 56/4 | + 8,293 s | 1.39,563 min |
| 5. | **Russell** | 56 | + 44,815 s | 1.38,788 min |
| 6. | **Norris** | 56 | + 53,785 s | 1.41,322 min |
| 7. | **Vettel** | 56/2 | + 1.05,354 min | 1.41,538 min |
| 8. | **Magnussen** | 56 | + 1.05,834 min | 1.42,546 min |
| 9. | **Tsunoda** | 56 | + 1.10,919 min | 1.42,206 min |
| 10. | **Ocon** | 56 | + 1.12,875 min | 1.41,243 min |
| 11. | **Zhou** | 56 | + 1.16,164 min | 1.42,394 min |
| 12. | **Albon**[2] | 56 | + 1.20,057 min | 1.42,471 min |
| 13. | **Gasly**[3] | 56 | + 1.21,763 min | 1.41,674 min |
| 14. | **Schumacher**[4] | 56 | + 1.24,490 min | 1.42,320 min |
| 15. | **Alonso**[5] | 56 | + 1.25,078 min | 1.41,804 min |
| 16. | **Ricciardo** | 56 | + 1.30,487 min | 1.42,420 min |
| 17. | **Latifi**[6] | 56 | + 1.43,588 min | 1.43,485 min |
| 18. | **Stroll** | 21 | Unfall (P 7) | 1.43,080 min |
| 19. | **Bottas** | 16 | Unfall (P 13) | 1.43,391 min |
| 20. | **Sainz** | 1 | Unfall/Kühler (P 2) | |

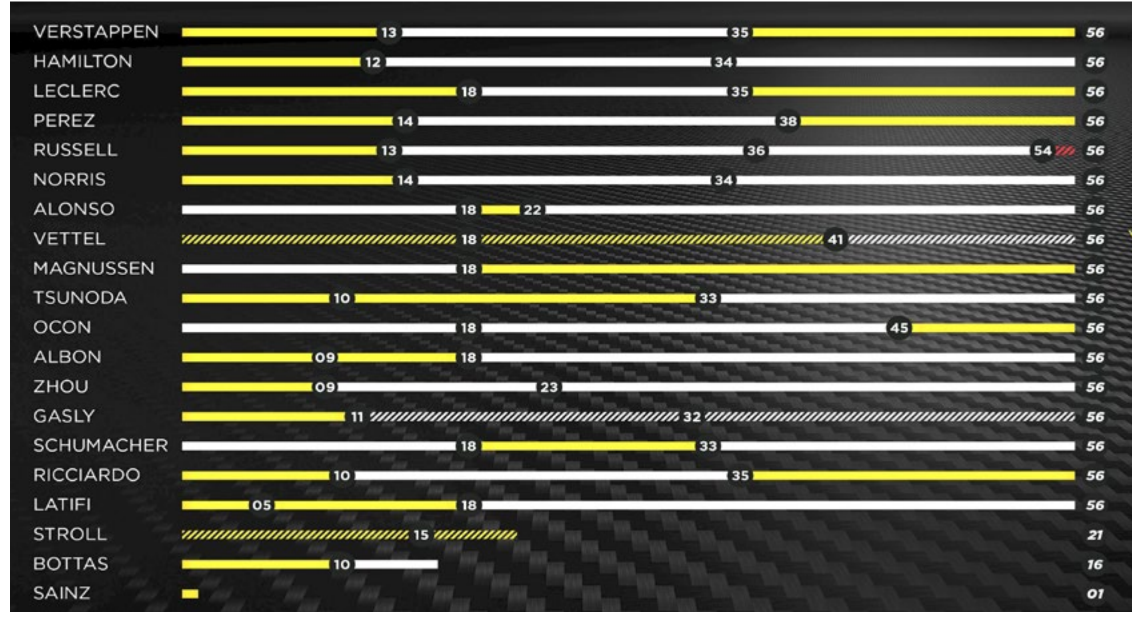
[1] Runden in Führung, Bestwerte in Rot, [2] +5 Sek.: Vorteil abseits der Rennstrecke, [3] +10 Sek.: nicht korrekt abgesessene Strafe, [4] +5 Sek.: Track Limits, [5] +30 Sek.: Auto im unsicheren Zustand, [6] +5 Sek.: Fehlverhalten im Zweikampf

### STARTAUFSTELLUNG

| | Fahrer | Startnummer |
|---|---|---|
| 1 | Carlos Sainz, E | 55 |
| 2 | Max Verstappen, NL | 1 |
| 3 | Lewis Hamilton, GB | 44 |
| 4 | George Russell, GB | 63 |
| 5 | Lance Stroll, CAN | 18 |
| 6 | Lando Norris, GB | 4 |
| 7 | Valtteri Bottas, FIN | 77 |
| 8 | Alexander Albon, THA | 23 |
| 9 | Sergio Pérez, MEX[1] | 11 |
| 10 | Sebastian Vettel, D | 5 |
| 11 | Pierre Gasly, FRA | 10 |
| 12 | Charles Leclerc, MC[3] | 16 |
| 13 | Kevin Magnussen, DK | 20 |
| 14 | Fernando Alonso, E[1] | 14 |
| 15 | Daniel Ricciardo, AUS | 3 |
| 16 | Mick Schumacher, D | 47 |
| 17 | Nicholas Latifi, CAN | 6 |
| 18 | Guanyu Zhou, CHN[1] | 24 |
| 19 | Yuki Tsunoda, JAP[2] | 22 |
| 20 | Esteban Ocon, FRA[4] | 31 |

Startnummer
[1] +5 Plätze: neuer Verbrennungsmotor
[2] +5 Plätze: neues Getriebe
[3] +10 Plätze: neuer Verbrennungsmotor & Turbo
[4] Start aus Box: Motorwechsel unter Parc fermé

### BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE




HART MEDIUM SOFT INTERMEDIATE REGEN NEU GEBRAUCHT

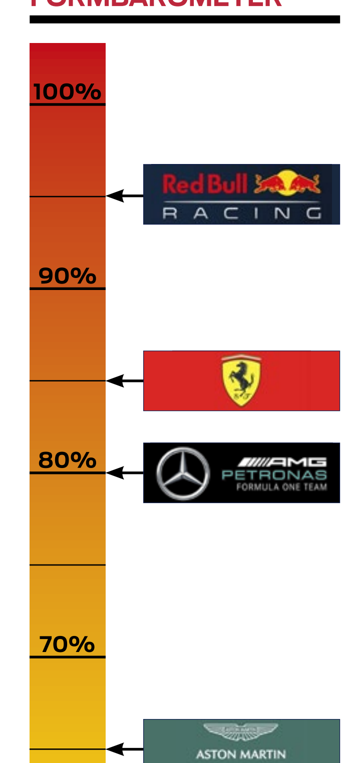
## GP USA, FREIES TRAINING 1

| | Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Carlos Sainz | Ferrari | 1.36,857 min | 19 |
| 2. | Max Verstappen | Red Bull | + 0,224 s | 15 |
| 3. | Lewis Hamilton | Mercedes | + 0,475 s | 20 |
| 4. | Lance Stroll | Aston Martin | + 0,603 s | 23 |
| 5. | Sergio Pérez | Red Bull | + 0,658 s | 19 |
| 6. | Fernando Alonso | Alpine | + 0,856 s | 25 |
| 7. | George Russell | Mercedes | + 0,945 s | 23 |
| 8. | Pierre Gasly | Alpha Tauri | + 0,953 s | 24 |
| 9. | Lando Norris | McLaren | + 0,999 s | 23 |
| 10. | Sebastian Vettel | Aston Martin | + 1,184 s | 25 |
| 11. | Esteban Ocon | Alpine | + 1,245 s | 24 |
| 12. | Guanyu Zhou | Alfa Romeo | + 1,419 s | 21 |
| 13. | Alexander Albon | Williams | + 1,565 s | 21 |
| 14. | Yuki Tsunoda | Alpha Tauri | + 2,041 s | 23 |
| 15. | Mick Schumacher | Haas | + 2,065 s | 20 |
| 16. | Robert Shwartzman | Ferrari | + 2,094 s | 21 |
| 17. | Alex Palou | McLaren | + 3,054 s | 21 |
| 18. | Théo Pourchaire | Alfa Romeo | + 3,318 s | 19 |
| 19. | Logan Sargeant | Williams | + 3,468 s | 23 |
| 20. | Antonio Giovinazzi | Haas | + 6,206 s | 4 |

## GP USA, FREIES TRAINING 2

| | Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Charles Leclerc | Ferrari | 1.36,810 min | 37 |
| 2. | Valtteri Bottas | Alfa Romeo | + 0,715 s | 37 |
| 3. | Daniel Ricciardo | McLaren | + 0,817 s | 40 |
| 4. | Carlos Sainz | Ferrari | + 1,422 s | 26 |
| 5. | Mick Schumacher | Haas | + 2,697 s | 26 |
| 6. | Lando Norris | McLaren | + 2,737 s | 26 |
| 7. | Max Verstappen | Red Bull | + 2,765 s | 26 |
| 8. | Lewis Hamilton | Mercedes | + 2,888 s | 26 |
| 9. | Pierre Gasly | Alpha Tauri | + 3,030 s | 26 |
| 10. | Sergio Pérez | Red Bull | + 3,042 s | 26 |
| 11. | Kevin Magnussen | Haas | + 3,274 s | 24 |
| 12. | Yuki Tsunoda | Alpha Tauri | + 3,368 s | 26 |
| 13. | George Russell | Mercedes | + 3,752 s | 26 |
| 14. | Guanyu Zhou | Alfa Romeo | + 3,854 s | 26 |
| 15. | Lance Stroll | Aston Martin | + 3,996 s | 26 |
| 16. | Esteban Ocon | Alpine | + 4,500 s | 26 |
| 17. | Fernando Alonso | Alpine | + 4,524 s | 26 |
| 18. | Alexander Albon | Williams | + 5,043 s | 26 |
| 19. | Sebastian Vettel | Aston Martin | + 5,047 s | 26 |
| 20. | Nicholas Latifi | Williams | + 5,507 s | 26 |

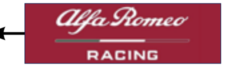
## FORMBAROMETER


















## GP USA, FREIES TRAINING 3

| | Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Max Verstappen | Red Bull | 1.35,825 min | 22 |
| 2. | Charles Leclerc | Ferrari | + 0,320 s | 18 |
| 3. | Carlos Sainz | Ferrari | + 0,446 s | 24 |
| 4. | Sergio Pérez | Red Bull | + 0,572 s | 20 |
| 5. | Lewis Hamilton | Mercedes | + 0,576 s | 17 |
| 6. | Fernando Alonso | Alpine | + 1,103 s | 14 |
| 7. | George Russell | Mercedes | + 1,239 s | 21 |
| 8. | Sebastian Vettel | Aston Martin | + 1,326 s | 19 |
| 9. | Lance Stroll | Aston Martin | + 1,390 s | 20 |
| 10. | Pierre Gasly | Alpha Tauri | + 1,465 s | 18 |
| 11. | Valtteri Bottas | Alfa Romeo | + 1,485 s | 23 |
| 12. | Lando Norris | McLaren | + 1,624 s | 19 |
| 13. | Esteban Ocon | Alpine | + 1,643 s | 18 |
| 14. | Kevin Magnussen | Haas | + 1,694 s | 21 |
| 15. | Daniel Ricciardo | McLaren | + 1,797 s | 16 |
| 16. | Yuki Tsunoda | Alpha Tauri | + 2,063 s | 19 |
| 17. | Alexander Albon | Williams | + 2,079 s | 18 |
| 18. | Nicholas Latifi | Williams | + 2,203 s | 18 |
| 19. | Mick Schumacher | Haas | + 2,307 s | 12 |
| 20. | Guanyu Zhou | Alfa Romeo | + 3,910 s | 3 |

## GP USA, QUALIFIKATION

| | Fahrer | Q1 | Q2 | Q3 |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Carlos Sainz | 1.35,297 | 1.35,590 | 1.34,356 |
| 2. | Charles Leclerc | 1.35,795 | 1.35,246 | 1.34,421 |
| 3. | Max Verstappen | 1.35,864 | 1.35,294 | 1.34,448 |
| 4. | Sergio Pérez | 1.36,163 | 1.35,864 | 1.34,645 |
| 5. | Lewis Hamilton | 1.36,148 | 1.35,732 | 1.34,947 |
| 6. | George Russell | 1.36,195 | 1.35,692 | 1.34,988 |
| 7. | Lance Stroll | 1.36,860 | 1.36,032 | 1.35,598 |
| 8. | Lando Norris | 1.36,465 | 1.36,341 | 1.35,690 |
| 9. | Fernando Alonso | 1.36,446 | 1.35,988 | 1.35,876 |
| 10. | Valtteri Bottas | 1.36,746 | 1.36,321 | 1.36,319 |
| 11. | Alexander Albon | 1.36,932 | 1.36,368 | |
| 12. | Sebastian Vettel | 1.36,695 | 1.36,398 | |
| 13. | Pierre Gasly | 1.36,577 | 1.36,740 | |
| 14. | Guanyu Zhou | 1.36,656 | 1.36,970 | |
| 15. | Yuki Tsunoda | 1.36,808 | 1.37,147 | |
| 16. | Kevin Magnussen | 1.36,949 | | |
| 17. | Daniel Ricciardo | 1.37,046 | | |
| 18. | Esteban Ocon | 1.37,068 | | |
| 19. | Mick Schumacher | 1.37,111 | | |
| 20. | Nicholas Latifi | 1.37,244 | | |

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 13

Max Verstappen hat den Rekord von Michael Schumacher und Sebastian Vettel eingestellt. Mehr als 13 Siege konnte bisher noch kein Fahrer in einer Saison feiern. Verstappen hat nun noch drei Rennen Zeit, sich die alleinige Bestmarke zu sichern. Allerdings muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass Schumacher seine 13 Siege 2004 bei nur 17 Saisonrennen eingefahren hat. Macht eine Erfolgsquote von 72,2 Prozent. Verstappen liegt aktuell bei 13 Siegen in 19 Rennen – macht 68,4 Prozent. Genau wie Vettel in seiner besten Saison 2013.




**Max Verstappen fehlt noch ein Sieg zum alleinigen Rekord**

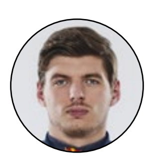
## EINZELKRITIKEN



**Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1**
**Note: 09/10 – Ø 7,84**
In Texas ist Hamilton eine Bank. Auch wenn ihn ein Fehler im Q3 zwei Zehntel gekostet hat. Im Rennen durfte der fünffache Austin-Sieger vom ersten Saisonsieg träumen. Doch auf den härteren Reifen hatte er gegen Verstappen keine Chance.



**George Russell - Mercedes AMG F1**
**Note: 07/10 – Ø 8,26**
Russell hat jetzt sechs Mal in Folge das Qualifikationsduell gegen Hamilton verloren. Er fühlt sich in seinem Silberpfeil nicht mehr so wohl. Im Rennen kosteten ihn eine Strafe und ein beschädigter Frontflügel eine Position.



**Max Verstappen - Red Bull Racing**
**Note: 10/10 – Ø 9,21**
Dieser Verstappen ist nicht zu bremsen. Auch wenn ihn ein verpatzter Boxenstopp acht Sekunden und zwei Positionen kostete. Der Weltmeister kämpfte sich unverdrossen ins Rennen zurück und ließ zuerst Leclerc, dann Hamilton stehen.



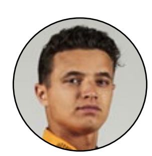
**Sergio Pérez - Red Bull Racing**
**Note: 07/10 – Ø 7,74**
Von Pérez war nicht viel zu sehen, obwohl er im Q3 nur zwei Zehntel auf Verstappen verlor. Ein Motorwechsel kostete fünf Startplätze, eine abgefallene Frontflügel-Endplatte ein bisschen Rundenzeit. Vom Podium war Pérez immer zu weit weg.



**Charles Leclerc - Scuderia Ferrari**
**Note: 09/10 – Ø 8,79**
Ein kleiner Fehler kostete die Pole-Position. Leclerc hätte nichts davon gehabt. Der Motorwechsel warf ihn zehn Startplätze zurück. Er kämpfte sich tapfer auf das Podium zurück. Dabei hatte Leclerc auch das Safety Car auf seiner Seite.



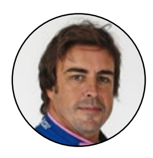
**Carlos Sainz - Scuderia Ferrari**
**Note: 09/10 – Ø 7,68**
Die Pole-Runde war erstklassig. Sainz machte bei windigen Bedingungen die wenigsten Fehler und ließ Leclerc und Verstappen hinter sich. Ein schlechter Start brachte ihn in eine Position, in der ihn Russell traf und umdrehte. Game over.



**Lando Norris - McLaren**
**Note: 08/10 – Ø 7,89**
Der Aufstieg ins Q3 war der Norris-Faktor. Sein McLaren war in Austin kein Auto für das Top-10-Finale. Im Rennen sah es lange nach nur einem Punkt aus. Im letzten Stint aber wachte Norris auf. Das direkte Duell mit Alonso ging an ihn.



**Daniel Ricciardo - McLaren**
**Note: 02/10 – Ø 5,74**
So schlecht hat man Ricciardo schon lange nicht mehr gesehen. Schon im Q1 war Schluss. Und im Rennen kam der Australier nie von den hinteren Plätzen weg. Platz 16 war eine herbe Enttäuschung nach zuletzt leichtem Aufwärtstrend.



**Fernando Alonso - Alpine**
**Note: 08/10 – Ø 8,21**
Eigentlich war das Rennen für Alonso nach einer Kollision mit Stroll samt Flugeinlage und Mauerkontakt schon vorbei. Doch der Alpine hielt. Und Alonso brachte ihn von Platz 17 auf Rang 7 nach vorn. Eine nachträgliche Strafe warf ihn auf Platz 15.



**Esteban Ocon - Alpine**
**Note: 06/10 – Ø 7,32**
Das Ausscheiden im Q1 trotz neuem Unterboden war eine Enttäuschung. Mit neuer Antriebseinheit musste Ocon aus den Boxen starten. Er verfehlte WM-Punkte auf der Strecke um 1,9 Sekunden, bekam später aber einen Zähler zugesprochen.



**Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri**
**Note: 07/10 – Ø 6,79**
Zwei Strafen kosteten Gasly Punkte. Der Speed für einen Platz in den Top 10 war eigentlich da. Auslöser der Strafe war ein zu großer Abstand hinter dem Safety Car. Dann machte das Team auch noch einen Fehler beim Absitzen der Strafe.



**Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri**
**Note: 08/10 – Ø 5,84**
Tsunoda musste 13 Rennen warten, um mal wieder Punkte für Alpha Tauri einzufahren. Dass er wegen einer Getriebestrafe fünf Plätze nach hinten musste, macht die Leistung umso wertvoller. Er setzte sich gegen Ocon, Zhou und Albon durch.



**Sebastian Vettel - Aston Martin**
**Note: 10/10 – Ø 7,00**
Je näher der Abschied rückt, desto besser fährt Vettel. Platz 6 lag in greifbarer Nähe, als ihn ein schlechter Boxenstopp auf Rang 13 zurückwarf. Vettel kämpfte sich im Finale mit tollen Überholmanövern in die Punkteränge zurück.



**Lance Stroll - Aston Martin**
**Note: 06/10 – Ø 6,53**
Die siebtschnellste Q3-Zeit war das Highlight. Bis zum ersten Safety Car lag Stroll vor Vettel. Das zweite löste er selbst aus, indem er Alonso auf der Geraden in die Mauer schickte und sich dabei noch selbst aus dem Rennen bombte.



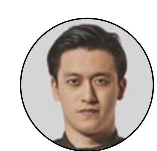
**Nicholas Latifi - Williams Racing**
**Note: 03/10 – Ø 3,95**
Kaum ist die Strecke trocken, nimmt Latifi wieder seinen Stammplatz am Ende des Feldes ein. Am Samstag und am Sonntag. Dazu noch ein Dreher in Kurve 6. Es muss schon regnen, damit der Kanadier gute Leistungen zeigt.



**Alex Albon - Williams Racing**
**Note: 08/10 – Ø 7,00**
Albon war wieder einmal besser als sein Williams. Fast hätte er es sogar ins Q3 geschafft. Im Rennen lag der Thailänder bis vier Runden vor Schluss auf einem Punkterang. Starke Reifenabnutzung und Motorprobleme kosteten Albon einen Punkt.



**Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing**
**Note: 05/10 – Ø 6,95**
Wieder eine schlechte Startrunde. Dann ein starkes Rennen, bis er in Kurve 19 ins Kiesbett flog. Eine Windböe hatte den Finnen verweht. So darf man mit seiner Erfahrung Punkte nicht wegwerfen. Sein Team hat sie mehr als nötig.



**Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing**
**Note: 07/10 – Ø 6,47**
Eine Motorstrafe verbannte Zhou in die vorletzte Reihe. In der 46. Runde tauchte der Chinese erstmals auf einem Punkterang auf. Doch seine Reifen waren älter als die seiner Kontrahenten. So rutschte Zhou am Ende noch ab.



**Mick Schumacher - Haas F1 Team**
**Note: 07/10 – Ø 6,53**
Ein Dreher in Kurve 1 verhinderte den Aufstieg ins Q2. Im Rennen war Schumacher stark unterwegs. Er durfte von Punkten träumen, bis sein Team auf einen Boxenstopp von Gasly reagierte und Trümmerteile seinen Diffusor beschädigten.



**Kevin Magnussen - Haas F1 Team**
**Note: 09/10 – Ø 6,63**
Endlich wieder Punkte für Haas. Magnussen bekam in Runde 18 Medium-Reifen, und er hielt bis zum Schluss durch. Bis zur 47. Runde sogar auf dem sechsten Platz. Gegen Norris, Alonso und Vettel auf frischeren Reifen war er am Ende chancenlos.

## AUS DEM FAHRERLAGER

### DREI FAHRER FÜR FERRARI

Im Freitagstraining zum GP USA machte Charles Leclerc Platz für Rookie Robert Shwartzman. Es ist der erste von zwei Junior-Einsätzen, die von der FIA vorgeschrieben sind. Es war das erste Mal seit 46 Jahren, dass an einem Wochenende drei Fahrer für Ferrari gefahren sind. Beim GP Italien 1976 trat neben den Stammpiloten Niki Lauda und Clay Regazzoni auch der von Brabham abgeworbene Carlos Reutemann in roten Farben an. Reutemann nahm allerdings auch am Rennen teil.

### EIN WALD FÜR VETTEL

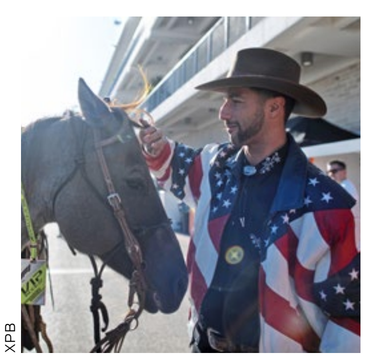
Der Veranstalter des Circuit of the Americas machte Sebastian Vettel bei seinem letzten Grand Prix der USA ein schönes Geschenk. Er pflanzte im Innenraum der Rennstrecke 296 Bäume – einen für jeden Grand Prix, den Vettel gefahren ist. Vettel durfte den Spatenstich durchführen.

### EINE KURVE FÜR ANDRETTI

Mario Andretti wurde Namensgeber der Zielkurve des Circuit of the Americas. Auch mit seinen 82 Jahren ist Andretti noch ein gefragter Mann. Für die Einweihungszeremonie hatte er in seinem Kalender nur einen kleinen Slot um 18.30 Uhr am Donnerstag. Der musste verschoben werden, weil sein Flieger mit Verspätung in Austin eintraf.

### RICCIARDO AUF DEM PFERD

Texas-Fan Daniel Ricciardo ist für jeden Klamauk zu haben. Am Donnerstagmorgen ritt der Australier als Cowboy verkleidet auf einem Pferd ins Fahrerlager ein: „Ich mag die Lebensart hier, die Country-Musik, die Barbecues.“ Der Strahlemann aus Perth hat in Australien bereits eine Farm. Er gibt zu: „Es wäre cool, auch eine Farm in Texas zu kaufen.“



XPB

**Ricciardo sattelte in Austin um**

### VETTEL ALS ZUSCHAUER

Sebastian Vettel gibt zu, dass er in Suzuka zum ersten Mal Wehmut gespürt habe, die Formel 1 zu verlassen. Er kann sich vorstellen, nächstes Jahr wieder nach Suzuka zu reisen. Dann als Zuschauer. Wer Vettel kennt, weiß, dass er sich ein Ticket kaufen und auf die Tribüne setzen wird. Ein Fahrerlager-Besuch mit VIP-Ticket wäre ihm zu blöd.

### GASLYS ALPINE-TERMIN

Pierre Gasly und Esteban Ocon haben ihre erste gemeinsame Veranstaltung als neues Alpine-Duo hinter sich. Beide waren bei der Vergabe des Ballon d’Or in Paris eingeladen. Gasly schwärmte: „Ich bin ein riesiger Fußballfan. Dass Karim Benzema als erster französischer Spieler seit Zidane den goldenen Ball bekommen hat, war schon sehr speziell. Und dass ich mit ihm reden konnte, noch mehr.“

### TRAUERFLOR BEI HAAS

Alle Teammitglieder bei Haas trugen eine schwarze Binde. Sie gaben einem Mechaniker die Ehre, der im Alter von nur 28 Jahren an einem Krebsleiden starb.

### ANDRETTIS KURZE BEINE

Mario Andretti fuhr in Laguna Seca und Austin den 2013er McLaren MP4-28 von Jenson Button. Kleiner Wermutstropfen: „Ich habe viel kürzere Beine als Button und musste im Sitz weit vorrutschen, um die Pedale zu erreichen. Damit hatte ich das Lenkrad auf der Brust und konnte nicht voll fahren.“



WILHELM

**Andretti fährt noch mit 82 Jahren**

## KOMMENTAR

Die FIA stand in diesem Jahr oft in der Kritik. Das Motorenreglement für 2026 wurde mit sechs Wochen Verspätung verabschiedet. Der Report der Finanzprüfer klagte Red Bull und Aston Martin zwar an, es blieb aber offen, wie genau sie die Finanzregeln gebrochen haben. Auch auf der Rennstrecke gab es viel Konfliktstoff: Die Red-Bull-Piloten, die in Monte Carlo an der Boxeneinfahrt die weiße Linie überfahren haben und ungeschoren davonkamen. Sergio Pérez, der in Singapur für das gleiche Safety-Car-Vergehen einmal verwarnt wurde und das zweite Mal eine Fünfsekunden-Strafe bekam. Und zuletzt das Bergefahrzeug, das beim GP Japan auf die Strecke geschickt wurde, bevor das Feld vollständig hinter dem Safety Car versammelt war. Die Regelhüter und die Schiedsrichter stehen auch deshalb so oft schlecht da, weil sie nicht mehr die Einzigen sind, die Regelverstöße oder Pannen sehen. Millionen von Augen schauen mit. Die Fans haben heute die Möglichkeit, jeden Fahrer jede Runde lang zu verfolgen. Sie können sich in alle Datenkanäle und On-Board-Aufnahmen einloggen. Zuschauer an der Strecke stellen Videos von kontroversen Szenen ins Netz. Irgendeiner entdeckt immer etwas, das früher verborgen geblieben wäre. Nehmen Sie den Bergekran in Suzuka. Ein Gasly-Fan, der dem Fahrer per Bordkamera über die Schulter schaute, entdeckte die Begegnung der unheimlichen Art sofort und verbreitete direkt die Bilder.




WILHELM

**Die FIA räumt im Fall von Gasly in Suzuka Fehler ein und ändert die Abläufe**

Die Rennleitung steht in dem Fall schlecht da. Weil nur Gasly eine Stimme bekam. Die FIA hat danach neue Richtlinien erlassen, wann Helfer und Bergefahrzeuge auf die Strecke dürfen. Irgendwann müssen sie es. Sonst kann man gleich immer abbrechen. Das Safety Car muss das Feld komplett einsammeln, die Teams müssen informiert werden. Gasly hatte man in Suzuka übersehen. Das war der Fehler. Aber mal ehrlich: Gasly wusste aus der ersten Runde, dass es da einen Unfall gab. Er musste nicht mit 200 km/h an der Gefahrenstelle vorbei. ■



**Michael Schmidt**
**Redakteur**

War Gasly oder die FIA schuld am Kran-Skandal? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de




# Zwischen Himmel und

Mehr Auf und Ab geht nicht. Red Bull feiert Max Verstappen als Champion und sich selbst als Marken-Weltmeister. Bei der FIA sitzt das Team auf der Anklagebank wegen Kostendeckel-Verstößen. Mittendrin stirbt Firmengründer Dietrich Mateschitz.

Von: **Michael Schmidt**

Red Bull befindet sich auf einer Achterbahnfahrt der Gefühle. Man gewinnt Rennen am Fließband, hat mit Max Verstappen seit Suzuka einen zweifachen Weltmeister und machte in Austin den fünften Konstrukteurs-Titel klar. Gleichzeitig sitzt man seit drei Wochen bei der FIA auf der Anklagebank. Die Buchprüfer halten Red Bull Verstöße beim Kostendeckel vor.

Das Team bestreitet die Vorwürfe, rang sich aber trotzdem mit dem Budgetdeckel-Verwalter zu einer einvernehmlichen Strafe durch. Weil jeder weitere Tag unter Verdacht den Schaden noch größer macht, und weil ein Streit bis zu letzten Instanz dem ganzen Sport geschadet hätte. „Es hätte sechs bis neun Monate dauern können, bis wir ein Ergebnis bekommen hätten", drohte Teamchef Christian Horner.

Mitten hinein in die schönsten und schwersten Stunden des Rennstalls erreichte die Formel 1 die Nachricht, dass Firmengründer Dietrich Mateschitz nach schwerer Krankheit im Alter von 78 Jahren gestorben war. Auch wenn der Tod nicht unerwartet kam, ließ er keinen im Fahrerlager kalt. Mateschitz war der größte private Förderer, den der Motorsport je gesehen hatte. Aus Pietät verbot es sich, die Strafe öffentlich zu machen, die man in den zehn Tagen davor ausgehandelt hatte. Die Verkündung war für den Todestag vorgesehen. Jetzt wird sie für Mitte der Woche (nach Redaktionsschluss) erwartet.

> „Es ist schockierend, dass dich ein Mitbewerber des Betrugs bezichtigt, ohne die Fakten zu kennen. Das fügt der Marke großen Schaden zu."
>
> Christian Horner

Max Verstappen darf seinen WM-Titel von 2021 behalten. Die Strafe richtet sich in die Zukunft. Red Bull hat weniger Windkanalzeit und CFD-Kapazität zur Verfügung. Und muss eine hohe Geldstrafe zahlen. Wäre Red Bull mit einer symbolischen Strafe davongekommen, hätte man die Budgetdeckelung gleich beerdigen können. Es ist das wichtigste Instrument für fairen Wettbewerb. Gäbe es die Gleichschaltung nicht, würde die Formel 1 mittelfristig die Hälfte ihrer Teams verlieren, und keiner würde sich mehr auf ein Himmelfahrtskommando einlassen, bei dem das Team gewinnt, das über das größte Budget verfügt.

McLaren-Chef Zak Brown schrieb vor dem GP USA einen Brief an die FIA. Er forderte harte Strafen für Budgetsünder. „Weil es gleichzusetzen ist mit einem technisch nicht legalen Auto." Obwohl er keine Namen nannte, wusste jeder, wer gemeint war. Red-Bull-Kollege Horner feuerte scharf zurück: „Es ist schockierend, dass dich ein Mitbewerber des Betrugs bezichtigt, ohne die Fakten zu kennen. Da werden Zahlen genannt, die weit weg von der Realität sind. Diese Anschuldigungen fügen der Marke, unseren Partnern und Mitarbeitern großen Schaden zu."

## Andere Interpretationen

Red Bull redet sich in der Affäre auf unterschiedliche Interpretationen heraus. Das könne bei einem komplexen, neuen Prozess, bei einem 52-seitigen Reglement und 75 000 aufgelisteten Einzelposten schon einmal vorkommen,




# Hölle

RED BULL

Red Bull konnte nach schweren Stunden in Austin doch noch doppelt feiern: den Sieg und den Konstrukteurspokal

beteuerte Horner. Nach eigener Rechnung liege Red Bull klar unter der Kostenobergrenze. „Wir sind mit allen relevanten Kosten im Rahmen und haben weder operativ noch technisch irgendeinen Nutzen in den Saisons 2021 und 2022 gezogen." Die Gegenseite erwidert, dass alle Kosten relevant sind. Wer das Kantinenessen oder verbilligte Dienstwägen nicht mit einrechnet, kann das gesparte Geld theoretisch in die Entwicklung des Rennautos investieren.

Horner kritisiert die FIA für den schleppenden Prüfprozess und fehlende Rückmeldungen. „Wir haben im März unsere Zahlen bei der FIA eingereicht und bis September nicht mehr viel gehört. Es gab keinerlei Anzeichen, dass wir die Regeln gebrochen haben sollen." Red Bulls Teamchef beklagte auch, dass es ständig neue Klarstellungen zu den Regeln gegeben habe. Zum Beispiel, wie unbenutzte Ersatzteile behandelt werden. Nach Ansicht der Buchprüfer gehen sie in den Kostendeckel mit ein. Red Bull rechnete sie ursprünglich heraus. „Bei so einem Missverständnis reden wir schnell von einem siebenstelligen Fehlbetrag. Und wenn das bei anderen Posten passiert, stehst du auf der falschen Seite", so Horner.

Zak Brown hatte für Horners Einlassungen wenig Verständnis: „Bei unserem Prozess haben wir in ständigem Austausch mit der FIA gestanden. Wir haben viele Fragen gestellt. Es gab viele Klarstellungen. Daran passt man sich an. Der ganze Prozess war gut organisiert und schaffbar." Aus FIA-Kreisen hört man, dass alle anderen Teams die Kostenaufteilung im Sinne des Reglements interpretiert haben, nur Red Bull nicht. Da Red Bull seiner Auffassung bis zum Prüfbericht im September treu geblieben ist, steht zu befürchten, dass auch der 2022er-Kostendeckel überschritten wird. Horner bestreitet das: „Wir haben die wenigsten Unfälle, weniger Upgrades, weniger Teile und geringere Frachtkosten als viele unserer Rivalen."

In Austin bekam der Fall fast schon komische Züge. Horner traf sich mit FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem, angeblich, um über die Höhe der Strafe zu verhandeln. Der Präsident hat aber gar keine Handhabe. Der Prozess bis hin zur Straffindung liegt beim Kostendeckel-Verwalter, der unabhängig vom Verband agiert. Die Treffen warfen trotzdem ein schlechtes Licht auf den Sport, weil sie ein falsches Bild vermittelten. „Die Leute glauben jetzt, das könne man verhandeln wie auf einem Teppichbasar", schüttelte Formel-1-Sportdirektor Ross Brawn den Kopf. ■




MOTORSPORT IMAGES

Helmut Marko war der erste Gratulant nach dem Sieg von Max Verstappen




XPB

McLaren-Boss Zak Brown verärgerte die Red-Bull-Führung mit seinem Brief



RED BULL

Aktuelle und frühere Red-Bull-Fahrer trauerten gemeinsam um Mateschitz

**Formel 1**

# FIA reagiert auf Suzuka

Die FIA hat auf den verfrühten Einsatz eines Bergekrans in Suzuka reagiert. Ab sofort gelten neue Richtlinien, wann Helfer und Bergefahrzeuge auf die Strecke dürfen.

Von: **Michael Schmidt**

Es hat gerade mal zehn Tage gedauert, dass die FIA auf die Vorfälle in Suzuka, als Helfer und ein Bergekran zu früh auf die Strecke gelassen wurden, reagiert hat. Und sie hat Fehler eingestanden. Zum Beispiel, dass man nicht auf dem Schirm hatte, dass Pierre Gasly nach seinem Boxenstopp alleine dem Feld hinterherhetzte und so schnell wie möglich aufschließen wollte.

Um eine Wiederholung auszuschließen, gilt mit sofortiger Wirkung: Die Teams werden über den Nachrichtenkanal informiert, wenn Helfer und schweres Gerät auf die Strecke gelassen werden. Die Positionen der Autos in einer Safety-Car-Phase sollen besser erfasst werden. Die Fahrer werden daran erinnert, dass in Safety-Car-Phasen die Delta-Zeiten strikt einzuhalten sind. Wer zu schnell fährt, wird härter bestraft. Die Delta-Zeiten werden dynamisch je nach Position auf der Strecke bestimmt. In der Nähe des Unfallorts gelten langsamere Geschwindigkeiten. Werbebanden an Reifenstapeln oder TecPro-Barrieren werden besser befestigt. Und es gilt mehr Vorsicht bei schlechter Sicht. ■



WILHELM

Bei schlechtem Wetter und Safety-Car-Phasen gilt künftig mehr Vorsicht

**Formel 1**

# Williams mit Sargeant

Williams hat bestätigt, dass Logan Sargeant der Wunschpilot für das zweite Cockpit ist. Der Amerikaner muss aber noch Superlizenz-Punkte sammeln. Das schränkt Mick Schumachers Optionen für 2023 weiter ein.

Von: **Michael Schmidt**

Williams hat sich festgelegt. Teamchef Jost Capito bestätigte in Austin, dass Logan Sargeant das zweite Cockpit für 2023 neben Alexander Albon bekommen soll. Der 21-jährige US-Amerikaner braucht aber noch eine Superlizenz. Momentan steht er bei 28 von 40 erforderlichen Punkten. Mit zwei weiteren Einsätzen in den Freitagstrainings von Mexiko und Abu Dhabi kommt er auf 30 Punkte, wenn er jeweils mehr als 100 Kilometer abspult. Bleibt er in seiner ersten Formel-2-Saison ohne Verwarnung, kämen zwei weitere Bonus-Zähler dazu. Dann reicht dem derzeit Dritten der Formel 2 ein siebter Platz im Gesamtklassement. Das Problem: Den Dritten trennen vom Zehnten nur 25 Punkte. In der Theorie kann ein Fahrer beim Finale in Abu Dhabi 39 Punkte holen.

Sargeant wäre der erste Amerikaner in der Formel 1 seit Alexander Rossi 2015. Teamchef Capito begründet die Wahl: „Logan hat in seinem ersten Formel-2-Jahr Rennen gewonnen. Er ist für die Formel 1 bereit. Es bringt nichts, ihn ein weiteres Jahr in der Formel 2 zu lassen. Die Autos sind im Vergleich zur Formel 1 Lastwagen. Mit Albon haben wir einen erfahrenen und schnellen Piloten, sodass wir uns einen Rookie leisten können.“ Für Mick Schumacher sind das schlechte Nachrichten. Wenn er sein Cockpit bei Haas verliert, muss er darauf hoffen, dass Sargeant die Superlizenz-Hürde nicht schafft. ■



WILLIAMS

Logan Sargeant nahm in Austin schon im ersten Training im Williams Platz

## NACHRICHTEN

**MEHR SICHERHEIT**
Der FIA-Weltrat hat auf seiner jüngsten Sitzung in London zwei Nachbesserungen bei der Sicherheit der Formel 1 beschlossen. 2023 gibt es größere Spiegel (220 mm breit, 60 mm hoch). Außerdem werden die Überrollbügel verstärkt und die Belastungstests verschärft.

**CHINA IN GEFAHR**
Der GP China steht auf der Kippe. Das Land will weiter an seiner Null-Covid-Strategie festhalten, verlangt von allen Teilnehmern eine Quarantäne und von allen Zuschauern einen negativen Test. Der Veranstalter hat Angst, dass er seine Tribünen nicht füllen kann. Fällt China aus, bleibt es bei 23 Rennen.

**PORSCHE PRÜFT**
Nach dem gescheiterten Deal mit Red Bull prüft Porsche, ob es nicht doch eine Möglichkeit gibt, in der Formel 1 Fuß zu fassen. Da der Stuttgarter Autobauer mindestens 50 Prozent eines Teams kaufen will, kommt McLaren nicht infrage. Mögliche Kandidaten sind Alpha Tauri, Haas und Williams. Bleibt das Problem, wie Porsche den Motor baut – es gibt keine Infrastruktur.

**FREITAS MUSS GEHEN**
Der Versuch mit der Doppelspitze in der F1-Rennleitung ist gescheitert. Eduardo Freitas muss gehen. Der Portugiese hatte sich zu viele Fehler geleistet, zuletzt in Suzuka mit dem Bergekran. Die restlichen Rennen wird Niels Wittich leiten. Sein neuer Assistent ist Scot Elkins.

**FLÜGEL NICHT LEGAL**
Mercedes muss seinen neuen Frontflügel nachbessern. An den jeweils fünf Flap-Stabilisatoren rechts und links sind Finnen angebracht, die die Luft nach außen lenken. Mercedes argumentiert: Primärzweck ist die Flap-Befestigung. Die FIA sagt: Das geht auch ohne die Winglets, die der Aerodynamik dienen.




STEFAN BALDAUF

# Die Laubbläser

Kuba Giermaziak und Kelvin van der Linde fuhren im Audi R8 den Gesamtsieg ein

Phoenix Racing ist derzeit auf der Nordschleife nicht zu schlagen. Wieder feierte die Mannschaft einen Doppelsieg, wieder stand Kuba Giermaziak vor dem Duo Kolb/Stippler ganz oben auf dem Podest. Für Schnitzelalm Racing platzte mit dem ersten GT3-Podiumserfolg der Knoten. Adrenalin Racing holte mit Daniel Zils, Oskar Sandberg und Sindre Setsaas den Meistertitel.

Von: **Bianca Leppert**

Wer soll Phoenix noch schlagen? Diese Frage müssen sich die Beobachter der Nürburgring Langstrecken-Serie momentan stellen. Denn nach der Glanzvorstellung mit Pole und Doppelsieg beim vergangenen Rennen wiederholten die Lokalmatadore exakt dieses Kunststück wieder. Die Pole ging dieses Mal an Frank Stippler, die Lorbeeren im Rennen fuhr einmal mehr Kuba Giermaziak ein, der sich nach längerer Motorsportpause zur festen Größe im Nordschleifen-Sport mausert. Zumal man sich dieses Mal nicht über zu wenig Prominenz beklagen konnte: Giermaziak hatte sich DTM-Pilot Kelvin van der Linde zur Unterstützung in den grünen Audi R8 LMS Evo II mit der Startnummer 16 geholt. Aber auch sonst war die Konkurrenz namhaft, sie stellte sich nur selbst ein Bein. Aber dazu später mehr. Für Giermaziak darf es jedenfalls so weitergehen.

„Du gewöhnst dich nicht ans Siegen", sagte der Pole mit einem Grinsen im Gesicht. „Kelvin und René haben hier mit uns gewonnen – also wenn die Werksfahrer hier Rennen gewinnen wollen, sind sie herzlich eingeladen, mit mir zu fahren. Aber mal im Ernst: Kelvin hat in den ersten zwei Stints vorgelegt, und ich musste es nur heimfahren. Ich hatte nur mal bei Code 60 ein bisschen Pech, und Frank Stippler konnte etwas aufholen."

## Giermaziak im Rhythmus

Tatsächlich kontrollierte der grüne Audi fast das gesamte Rennen. Nach der ersten Boxenstopp-Runde ging man in Führung und gab

„Wir haben einen Vorteil, weil wir hier die ganze Saison fahren. Ich bin an die Strecke und den Verkehr gewöhnt und habe so einen Vorteil gegenüber den anderen."

Kuba Giermaziak, Phoenix

diese auch nicht mehr ab. Wo liegt das Erfolgsgeheimnis? „Wir haben einen Vorteil, weil wir die ganze Saison fahren. Ich fahre nur hier und bin an die Strecke und den Verkehr gewöhnt. Ich muss nicht in den Rhythmus finden, weil ich nur das hier mache. Das gibt mir einen Vorteil gegenüber anderen, die nur alle drei Monate hierher kommen", meint Giermaziak.

Langweilig war das Rennen trotzdem keineswegs. Besonders zu Beginn bekamen die Zuschauer eine tolle Show geliefert. Kurz nach dem Start sahen die Fans viele Duelle und ein wildes Manöver, bei dem sich am Ende der Döttinger Höhe Stippler, van der Linde und Tim Heinemann im Falken-Porsche zu Dritt nebeneinander positionierten. In Runde 2 musste sich der bis dahin führende Dinamic-Porsche von Alessio Picariello mit Pirelli-Reifen den beiden Audi R8 von Stippler und van der Linde schließlich beugen. Stippler und sein Teamkollege Vincent Kolb kamen am Ende auf dem zweiten Platz ins Ziel – wieder einmal. Das fuchst Kolb schon ein bisschen. „Aber ich habe ja von Montag bis Freitag einen normalen Beruf", sagt er. „Da ist es schon cool, bei den ganzen Top-Fahrern in der NLS am Ende Zweiter zu sein."

Wie ein kleiner Sieg fühlte sich der dritte Platz für das Team Schnitzelalm Racing an. Kenneth Heyer, Marek Böckmann und Marcel Marchewicz jubelten über ihr erstes GT3-Podium. Das ergab sich erst in letzter Sekunde aufgrund eines Problems eines Konkurrenten. Hier traf es Falken mit dem alten Elfer-Modell hart. Martin Ragginger war auf den letzten Metern auf der Döttinger Höhe noch an Heyer vorbeigezogen, doch es folgte zwei Mal eine Strafe von 5,05 Minuten wegen Gelbvergehens. Schnitzelalm Ra-

cing bekam den Platz damit wieder. „Das Jahr verlief nicht ganz wie erhofft für das Team, daher ist das extrem wichtig“, sagte Marchewicz. „Wir hatten wie so viele auch das Problem mit dem Laub im Kühler. Das Auto war schon im Notlaufprogramm, und ich musste nach zwei Runden an die Box kommen. Das haben wir danach auf der Strecke und mit einer guten Strategie aber wieder reingefahren.“

## Großes Favoritensterben

Apropos Laub. Damit hatte der neue Porsche 911 GT3 R als einer der Ersten zu kämpfen. Nach dem Debüt mit Manthey im vergangenen Rennen setzte Falken dieses Mal die neue GT3-Generation ein. Allerdings nur kurz. Das Laub verstopfte die Kühleinlässe und der Motor überhitzte. Damit war Feierabend. Daneben hatten aber noch viele weitere GT3-Renner mit Pleiten, Pech und Pannen zu kämpfen. Der Dinamic-Porsche von Picariello/de Leener musste nach dem Unterschreiten der Mindeststandzeit eine Stop-and-go-Strafe absitzen.

Thomas Preining hatte am Steuer des Manthey-Grellos in der ersten Runde einen Unfall und absolvierte nach längerer Standzeit nur noch Reifentests. Der Walkenhorst-BMW (Krognes/Dennis) kam mit beschädigtem linken Vorderrad an die Box und war so aus dem Kampf um den Sieg raus. Der von Manthey eingesetzte EMA-Porsche (Olsen/Cairoli) verunfallte kurz vor Schluss mit Dennis Olsen am Steuer im Bereich Hohe Acht.

Generell fährt die GT3-Klasse zwar um den Gesamtsieg, es standen aber auch zwei andere Themen im Fokus. Zum einen schrieb die NLS einen traurigen Rekord mit nur 96 Startern. Unter 100 Autos – das gab es in den letzten 20 Jahre nicht mehr. Entsprechend viel Diskussionsbedarf gab es im Fahrerlager. Zu den Hintergründen gibt es mehr bei den News (Seite 19).

Das andere beherrschende Thema: Die Nürburgring Langstrecken-Serie hat neue Meister. Beziehungsweise sollten wir sagen: neue alte Meister. Adrenalin Racing rund um Teamchef Matthias Unger gelang es zum fünften Mal in Folge, den Titel einzufahren – und das auch mit dem neu strukturierten Punktesystem, das ab dieser Saison zum Einsatz kam. Die Protagonisten waren dieses Mal aber andere als in den Vorjahren. Daniel Zils durfte seinen Spitznamen als „Bayer Leverkusen der NLS“ ablegen und schaffte es, nach mehreren Vizetiteln nun die Gesamtwertung zu gewinnen. An seiner Seite: die beiden Norweger Oskar Sandberg und Sindre Setsaas, die ebenfalls ihren ersten Titel in der Nürburgring Langstrecken-Serie holten. In der Klasse VT2+R+4WD fuhren sie mit ihrem BMW 330i den siebten Klassensieg in sieben Rennen ein. Nach dem Rennen sagten sie einstimmig: „Wir haben es noch gar nicht realisiert. Es fällt uns einfach ein Stein vom Herzen.“ ■

### NLS, 7. LAUF, PAGID RACING 46. DMV MÜNSTERLANDPOKAL (4 STUNDEN)

**Pole-Position**
#5, Stippler/Kolb (Scherer Sport Team Phoenix, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 8.53.057 min
**Schnellste Runde**
#11, Böckmann/Heyer/Marchewicz (Schnitzelalm Racing, Mercedes-AMG GT3), 7.59.962 min

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | #16 | Giermaziak/van der Linde | Scherer Sport Team Phoenix | Audi R8 LMS GT3 Evo II | SP9 Pro | 27 Runden |
| 2. | #5 | Stippler/Kolb | Scherer Sport Team Phoenix | Audi R8 LMS GT3 Evo II | SP9 Pro | + 28,797 sec |
| 3. | #11 | Böckmann/Heyer/Marchewicz | Schnitzelalm Racing | Mercedes-AMG GT3 | SP9 Pro | + 1.48,594 min |
| 4. | #2 | Schreiner/Terting | Schnitzelalm Racing | Mercedes-AMG GT3 | SP9 Pro | + 3.40,284 min |
| 5. | #30 | Picariello/de Leener | Dinamic Motorsport | Porsche 911 GT3 R | SP9 Pro | + 4.02,736 min |
| 6. | #34 | Krognes/Dennis | Walkenhorst Motorsport | BMW M4 GT3 | SP9 Pro | + 5.08,464 min |
| 7. | #3 | Heinemann/Ragginger | Falken Motorsport | Porsche 911 GT3 R | SP9 Pro | + 11.58,024 min |
| 8. | #120 | Jahn/Blickle | Avia W&S Motorsport | Porsche 911 GT3 Cup | CUP 2 | + 1 Runde |
| 9. | #123 | Hoppe/Salewsky/di Martino | Mühlner Motorsport | Porsche 911 GT3 Cup | CUP 2 | + 1 Runde |
| 10. | #107 | Hoffmann/Boccolacci | Mathol Racing | Porsche 911 GT3 Cup | CUP 2 | + 1 Runde |


STEFAN BALDAUF
Vorzeitig Meister: Oskar Sandberg, Daniel Zils und Sindre Setsaas


STEFAN BALDAUF
Schnitzelalm feierte den dritten Rang von Heyer/Böckmann/Marchewicz



STEFAN BALDAUF
Falken Motorsport setzte zum ersten Mal den neuen Porsche 911 GT3 R ein


STEFAN BALDAUF
Klassensieg: Hofor Racing mit dem BMW M3 E46 CSL in der H4




ADAC GT MASTERS

# Der Lello-Lauf

**Irre Saisonbilanz: Raffaele Marciello holte nun noch den Titel im ADAC GT Masters**

Raffaele Marciello krönte seine Fabel-Saison beim Saisonfinale des ADAC GT Masters in Hockenheim mit dem Meistertitel. Die Laufsiege heimsten andere ein: Am Samstag das Porsche-Joos-Duo Ayhancan Güven/Christian Engelhart und am Sonntag das Mercedes-ZVO-Gespann Jules Gounon/Fabian Schiller.

Von: **Bianca Leppert**

Er ist derzeit der Überflieger im GT3-Sport: Der Sieg beim 24h-Rennen Spa, der Titel im GT World Challenge Endurance Cup, der Titel in der Gesamtwertung der GT World Challenge und nun noch die Krone im ADAC GT Masters. Raffaele Marciello hat in dieser Saison förmlich auf dem Asphalt getanzt. Mit 42 Punkten Vorsprung bei noch 56 zu vergebenden Zählern reiste er nach Hockenheim. Und machte bereits am Samstag im ersten Lauf souverän den Sack zu. Im Qualifying legte der Landgraf-Pilot mit der Pole-Position vor. Im Rennen fuhr er in seinem Stint gewohnt routiniert vorneweg, um schließlich an Teamkollege Daniel Juncadella zu übergeben. Es hätte sogar ein bilderbuchhafter und, pardon, etwas langweiliger Start-Ziel-Sieg werden können.

Doch ausgerechnet Mercedes selbst sorgte für Würze und ein klitzekleines bisschen Titel-Spannung, als das Geschehen in Runde 27 eskalierte. Der Drago-ZVO-Mercedes hing der „Mamba“ schon die ganze Zeit im Nacken und hatte nach der Boxenstopp-Runde mit Gounon am Steuer deutliche Ambitionen auf den Sieg. Man mag vermuten, dass Diplomatie in diesem Fall unter Markenkollegen Gounons zweiter Vorname hätte sein müssen. Der Franzose scherte sich allerdings nicht um irgendwelche Benimmregeln.

## Eskalation in Runde 27

In der vorletzten Kurve setzte er zum Angriff an und touchierte Juncadella. Der Spanier konnte weiterfahren, wurde aber bis auf Rang 5 durchgereicht, was letztlich zum Titelgewinn ausreichte.

> „Ich habe gemerkt, wie viele Menschen in diesem Fahrerlager zwei Gesichter haben. Das war von Jules nicht clever, und ich weiß nicht, was in ihm vorging.“
>
> Raffaele Marciello, Landgraf

Zumindest für Marciello, denn Juncadella hatte ohnehin keine Chance auf den Pokal, weil er nach dem regen Wechsel der Teamkollegen neben dem Italiener nur für die letzten drei Events an Marciellos Seite war.

Für Gounon folgte die Strafe auf dem Fuß. Er fiel aufgrund der Folgen des Unfalls mit einem Reifenschaden aus. Wie heißt es so schön? Wenn sich zwei streiten, freut sich der Dritte: Ayhancan Güven nutzte die Chance, ging im Joos-Porsche in Führung und sicherte sich den Sieg vor dem Frey-Lamborghini von Arthur Rougier und Franck Perera sowie dem Lambo-Duo Maximilian Paul und Marco Mapelli. Zuvor machte die Joos-Mannschaft beim Boxenstopp alles richtig. Weil alle an der Spitze zeitgleich zum Service kamen, herrschte Rush Hour. Für Güven passte das Timing aber exakt, und man profitierte davon, dass sich zwei Lamborghini im Weg standen. Die Belohnung: Es ging um zwei Positionen nach vorne.

Beim Team Landgraf war der Meisterjubel nach der erst zweiten Saison seit Gründung des Teams groß. „Es wäre unverschämt zu sagen, es war fällig, den Titel zu holen. Das ist nach zwei Jahren etwas vermessen. Aber dieses Jahr war für das Team hart. Dieser Erfolg ist genau das, was das Team verdient hat und gibt noch einmal einen neuen Motivationsschub“, sagte Teamchef Klaus Landgraf.

Champion „Lello“ war nicht ausschließlich im Freudentaumel und fand wie gewohnt deutliche Worte – in diesem Fall zum markeninternen Gerangel. „Es mag für euch unterhaltsam gewesen sein, für mich allerdings nicht. Ich habe gemerkt, wie viele Menschen in diesem Fahrerlager zwei Gesichter haben. Sie sind immer nett zu dir, denken beim Fahren aber nicht nach. Das war von Jules

nicht clever, und ich weiß nicht, was in seinem Kopf vorging.“ Das Brisante: Marciello feierte mit Gounon sowohl seinen 24h Spa-Sieg als auch den Endurance-Titel in der GT World Challenge. Der ZVO-Pilot nahm den Fehler zwar klar auf seine Kappe, sprach sich mit Juncadella aus und entschuldigte sich, war aber trotzdem angefressen: „Die Worte von Raffaele waren unangemessen. Das zeugt von einem Mangel an Respekt. Vor allem, weil er nicht mit mir persönlich gesprochen hat, sondern es direkt öffentlich gemacht hat.“

Gounon stellte sich mit der Aktion selbst ein Bein, weil der Vizetitel damit in weite Ferne rückte. Zumal die Porsche-Konkurrenz Güven/Engelhart mit ihrem Sieg voll abräumte und so die Vorentscheidung fiel.

## Gounon fliegt zu Beginn

Das Duell zwischen dem Joos-Porsche und dem Drago-ZVO-Mercedes fand beim Start am Sonntagmittag seine Fortsetzung. Güven war von Pole gestartet, musste sich aber in der zweiten Kurve einem erneut auf der Außenseite angreifenden Gounon beugen, der vom dritten Platz kam. „Der Mercedes ist sehr stark auf kalten Reifen, das hat sich heute wieder einmal gezeigt“, erklärte Schiller den Raketenstart seines Teamkollegen nach dem Rennen.

> „Wir hatten definitiv eine gute Saison, und vier Siege können sich sehen lassen. Schade, dass wir zu wenig Konstanz hatten.“
>
> Fabian Schiller, Drago-ZVO

Nicht nur der Mercedes zog an Güven vorbei, sondern kurz darauf in der Haarnadel-Kurve auch Ricardo Feller im Land-Audi. Nicht vergessen: Der Elfer hatte das Erfolgsgewicht vom Vortag als Handicap mit an Bord. Während sich nach dem Pflichtboxenstopp auf den ersten zwei Plätzen nichts mehr tat, sah Maximilian Paul im Lamborghini seine große Chance, in der letzten Runde Engelhart im Joos-Porsche noch zu überholen – das Vorhaben glückte.


ADAC GT MASTERS

**Vizemeister: Christian Engelhart und Ayhancan Güven im Joos-Porsche**


ADAC GT MASTERS

**Bei Emil Frey zelebrierte man den Gewinn der Teamwertung mit Donuts**

Für den zweiten Platz in der Fahrermeisterschaft reichte es für die Joos-Mannschaft trotzdem. Gounon/Schiller freuten sich über ihren Triumph im Rennen, blickten aber etwas wehmütig auf den dritten Rang im Gesamtergebnis. „Wir hatten definitiv eine gute Saison“, zog Schiller Bilanz. „Vier Siege können sich sehen lassen. Schade, dass es durch zu wenig Konstanz nicht zur Meisterschaft gereicht hat. Wir haben aber ein tolles Team und werden einiges in Zukunft besser machen.“

Für die Meister lief es ausgerechnet im finalen Rennen alles andere als nach Plan. Wegen eines technischen Defekts musste der Landgraf-Mercedes schon nach 18 Runden vorzeitig die Segel streichen.

Vor dem Saisonfinale hatten Jack Aitken und Albert Costa von Emil Frey Racing ebenfalls noch theoretische Titelchancen. Die lösten sich nach dem Samstag in Luft auf. Für die Schweizer Mannschaft stand aber die Teamwertung noch auf dem Spiel. Die härtesten Konkurrenten: Landgraf Motorsport mit Punktegleichstand – bei einem Sieg weniger auf dem Konto. Land Motorsport folgte mit etwas Rückstand. Zum Verständnis: Für die Teamwertung wird immer das Ergebnis des jeweils besten Autos herangezogen.

## Frey holt Teamwertung

Emil Frey baute den Vorsprung mit dem zweiten Platz von Rougier/Perera am Samstag erst einmal aus. Am Sonntag war man nach den Boxenstopps mit dem Huracán von Costa/Aitken ebenfalls gut dabei auf Rang 4. Mit Costa gingen aber einmal mehr die Pferde durch. Der Spanier räumte Tim Zimmermann im Land-Audi unsanft ab und fiel daraufhin aus. Da kam der Doppelnuller der beiden Landgraf-Mercedes im Sonntagsrennen äußerst gelegen, und die Teamwertung war gesichert. Für Lamborghini ist es der erste Erfolg in der Teamwertung im ADAC GT Masters.

In der Pirelli-Juniorwertung standen die Chancen vor dem Wochenende für Ben Green von Schubert Motorsport am besten. Ein siebter Platz mit dem BMW M4 GT3 im Samstagsrennen genügte, um sich vorzeitig den Titel zu sichern. Wie Marciello ist der Brite nun Solo-Meister, weil sein Teamkollege Niklas Krütten ein Rennwochenende verpasste. ■

## NACHRICHTEN

### RUTRONIK MIT PORSCHE

Rutronik Racing verkündete im Rahmen des Saisonfinales in Hockenheim, dass man in Zukunft mit Porsche im ADAC GT Masters antreten wird. Die Verhandlungen dauerten schon länger, zuletzt war Rutronik Racing schon 2021 in der Nürburgring Langstrecken-Serie mit der Marke aus Zuffenhausen am Start. Neben dem ADAC GT Masters plant man mit der Teilnahme an weiteren Rennserien, die zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben werden sollen.

### 2023 RUND 24 AUTOS

Kaum ist die Saison 2022 gelaufen, sind schon die Starterzahlen für die kommende Saison interessant. Zuletzt verzeichnete das ADAC GT Masters mit rund 20 Autos einen Teilnehmerschwund. Für 2023 sieht der Trend wieder positiv aus. ADAC-Motorsportchef Thomas Voss rechnet nach ersten Gesprächen mit den Teams mit ungefähr 24 Autos – zumindest unter der Voraussetzung, dass die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gegeben sind.

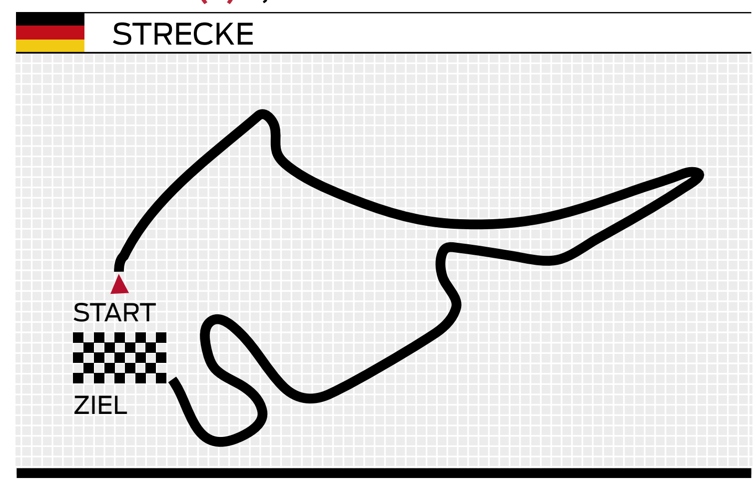
### NITRO UND PIRELLI FIX

TV-Partner RTL Nitro und Reifenpartner Pirelli bleiben auch 2023 die Konstanten im ADAC GT Masters. „Wir haben den Vertrag mit Nitro frühzeitig verlängert“, sagte ADAC-Motorsportchef Thomas Voss. „Beide Parteien sind zufrieden, auch wenn es in Sachen Einschaltquoten noch Luft nach oben gibt.“ Zudem will der ADAC noch mehr in Sachen Vermarktung rund um die GT-Serie tun. „Hier hat das Family & Friends Festival am Lausitzring gezeigt, wo es hingehen muss“, so Voss. „Wir wollen aber auch Möglichkeiten schaffen, die Sponsoringaktivitäten der Teams mehr zu verknüpfen und eine Art B2B-Plattform ins Leben rufen.“ Die traditionelle Verkündung des Kalenders für die kommende Saison blieb beim Saisonfinale aus, weil noch an den Terminen gearbeitet wird.

## ADAC GT MASTERS 2022 RESULTATE

### HOCKENHEIM (D) 4,574 KM

STRECKE




## QUALIFYING RENNEN 1

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Raffaele Marciello | 1.37,944 min |
| 2. | Albert Costa Balboa | + 0,095 s |
| 3. | Fabian Schiller | + 0,118 s |
| 4. | Konsta Lappalainen | + 0,200 s |
| 5. | Christian Engelhart | + 0,238 s |
| 6. | Maximilian Paul | + 0,264 s |
| 7. | Niklas Krütten | + 0,337 s |
| 8. | Arthur Rougier | + 0,539 s |
| 9. | Luca Engstler | + 0,583 s |
| 10. | Thierry Vermeulen | + 0,587 s |
| 11. | Tim Zimmermann | + 0,587 s |
| 12. | Joel Sturm | + 0,593 s |
| 13. | Florian Spengler | + 0,629 s |
| 14. | Frank Bird | + 0,634 s |
| 15. | Jusuf Owega | + 0,655 s |

## QUALIFYING RENNEN 2

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ayhancan Güven | 1.37,899 min |
| 2. | Ricardo Feller | + 0,118 s |
| 3. | Jules Gounon | + 0,149 s |
| 4. | Marco Mapelli | + 0,177 s |
| 5. | Jack Aitken | + 0,181 s |
| 6. | Dennis Marschall | + 0,188 s* |
| 7. | Christopher Mies | + 0,219 s |
| 8. | Patric Niederhauser | + 0,223 s |
| 9. | Frédéric Vervisch | + 0,303 s |
| 10. | Jesse Krohn | + 0,384 s |
| 11. | Markus Winkelhock | + 0,408 s |
| 12. | Mattia Drudi | + 0,436 s** |
| 13. | Daniel Juncadella | + 0,439 s |
| 14. | Ben Green | + 0,461 s |
| 15. | Franck Perera | + 0,473 s |

* + 5 Startplätze ** + 3 Startplätze

## ERGEBNIS RENNEN 1

**Hockenheim (D):** 22.10.2022; 13. von 14 Läufen;
36 Runden à 4,574 km = 164,664 km
19 Teams gestartet, 17 gewertet; Wetter: 18 Grad, sonnig/trocken
**Pole-Position:**
#48 Raffaele Marciello, Mercedes-AMG GT3, 1.37,944 min = 168,1 km/h
**Schnellste Runde:**
#48 Raffaele Marciello, Mercedes-AMG GT3, 1.39,777 min = 165,0 km/h

| | Fahrer | Marke/Team | Zeit/Rückst. | Punkte |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Engelhart/Güven | Porsche/Joos | 1:02,04,836 h | 25 |
| 2. | Rougier/Perera | Lamborghini/Emil Frey | + 3,474 s | 20 |
| 3. | Paul/Mapelli | Lamborghini/Paul | + 5,073 s | 16 |
| 4. | Costa Balboa/Aitken | Lamborghini/Emil Frey | + 5,479 s | 13 +2* |
| 5. | Marciello/Juncadella | Mercedes/Landgraf | + 7,316 s | 11 +3* |
| 6. | Lappalainen/Wishofer | Lamborghini/Emil Frey | + 7,588 s | 10 |
| 7. | Krütten/Green | BMW/Schubert | + 11,004 s | 9 |
| 8. | J. Owega/Feller | Audi/Land | + 11,402 s | 8 |
| 9. | Zimmermann/Mies | Audi/Land | + 11,778 s | 7 |
| 10. | Bird/Seppänen | Mercedes/Landgraf | + 14,159 s | 6 |

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

## ERGEBNIS RENNEN 2

**Hockenheim (D):** 23.10.2022; 14. von 14 Läufen;
36 Runden à 4,574 km = 164,664 km
20 Teams gestartet, 14 gewertet; Wetter: 18 Grad, wolkig/trocken
**Pole-Position:**
#91 Ayhancan Güven, Porsche 911 GT3 R, 1.37,899 min = 168,2 km/h
**Schnellste Runde:**
#29 Ricardo Feller, Audi R8 LMS, 1.39,604 min = 165,3 km/h

| | Fahrer | Marke/Team | Zeit/Rückst. | Punkte |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Gounon/Schiller | Mercedes/ZVO | 1:02.36,410 h | 25 +1* |
| 2. | Feller/J. Owega | Audi/Land | + 1,892 s | 20 +2* |
| 3. | Mapelli/Paul | Lamborghini/Paul | + 3,525 s | 16 |
| 4. | Güven/Engelhart | Porsche/Joos | + 4,903 s | 13 +3* |
| 5. | Wishofer/Lappalainen | Lamborghini/Emil Frey | + 5,865 s | 11 |
| 6. | Krohn/Catsburg | BMW/Schubert | + 8,178 s | 10 |
| 7. | Drudi/Vermeulen | Audi/Car Collection | + 18,419 s | 9 |
| 8. | Marschall/Schramm | Audi/Rutronik | + 20,234 s | 8 |
| 9. | Green/Krütten | BMW/Schubert | + 21,522 s | 7 |
| 10. | Mülller/Sturm | Porsche/Allied | + 21,789 s | 6 |

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

## STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Marciello | 193 Punkte |
| 2. | Engelhart/Güven | 178 |
| 3. | Gounon/Schiller | 153 |
| 4. | Costa Balboa/Aitken | 140 |
| 5. | Perera/Rougier | 120 |
| 6. | Marschall/Schramm | 120 |
| 7. | Green | 118 |
| 8. | J. Owega | 117 |
| 9. | Krütten | 107 |
| 10. | Müller/Sturm | 106 |
| 11. | Mapelli/Paul | 106 |
| 12. | Mies/Zimmermann | 104 |
| 13. | Juncadella | 104 |
| 14. | Engstler/Niederhauser | 104 |
| 15. | Feller | 96 |

## STAND TEAMS

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Emil Frey Racing | 212 Punkte |
| 2. | Mann-Filter Landgraf | 194 |
| 3. | Montaplast by Land | 190 |
| 4. | Team Joos Sportw. | 178 |
| 5. | Drago Racing ZVO | 164 |
| 6. | Rutronik Racing | 164 |
| 7. | Schubert Motorsport | 153 |
| 8. | Allied-Racing | 133 |
| 9. | Car Collection | 103 |
| 10. | Mercedes Team ZVO | 94 |
| 11. | Eastalent Racing Team | 89 |
| 12. | Paul Motorsport | 87 |
| 13. | Madpanda Motorsport | 49 |
| 14. | ID Racing | 39 |
| 15. | T3 Motorsport | 38 |

## STAND JUNIOREN

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Green | 253 Punkte |
| 2. | Krütten | 231 |
| 3. | Lappalainen/Wishofer | 208,5 |
| 4. | Schiller | 188 |
| 5. | Schramm | 183 |
| 6. | Paul | 176 |
| 7. | Sturm | 176 |

## DREI FRAGEN AN JÜRG FLACH, EMIL FREY



**DIE TEAM-WERTUNG GLEICH IN DER PREMIERENSAISON GEWINNEN – VIEL BESSER GEHT ES NICHT, ODER?**
Wir sind nicht davon ausgegangen, als Neulinge hier gleich die Teamwertung zu holen. Wir hatten zwar beim ein oder anderen Rennen Verbesserungspotenzial, haben aber konstant Punkte gesammelt. Es freut mich auch, dass wir für Lamborghini zum ersten Mal diesen Titel holen konnten.

**WAS WAREN DIE SCHLÜSSEL-MOMENTE DER SAISON ?**
Sicherlich Zandvoort, wo wir 50 Punkte geholt haben. Auch am Lausitzring waren wir stark mit zwei Mal einem zweiten Platz. Am Sachsenring sind wir hinter den Erwartungen geblieben. Obwohl wir mit Respekt an die neue Strecke herangegangen sind, hat es schlechter ausgesehen, als es effektiv war.

**WIE HABEN SIE SICH IM ADAC GT MASTERS EINGELEBT?**
Der Titel reflektiert das Wohlbefinden des Teams. Wir wurden in der Serie sehr herzlich aufgenommen und waren viel im Austausch. Die Serie ist sehr stark. Für uns waren die Strecken teilweise nicht bekannt, für manche Fahrer ebenfalls nicht. Die Umstellung auf nicht geheizte Reifen war auch speziell, denn wir sind in der GT World Challenge Endurance ja parallel mit geheizten Reifen gefahren.

**IMSA-Meisterschaft / Sportwagen-WM (WEC): Porsche LMDh-Test in Sebring**

# Starker Porsche-Test

In der vergangenen Woche unterzog Porsche seinen LMDh-Rennwagen mit der Chiffre 963 dem ultimativen Härtetest: Neun Werksfahrer bolzten vier Tage über die Rüttelpiste in Sebring. Dabei spulten sie beim letzten großen Ausdauertest 1218 Runden oder 7331 Kilometer ab.

Von: **Marcus Schurig**

Der Sebring-Test galt Porsche-intern als die letzte große Nagelprobe für den neuen 963 LMDh, der ab der nächsten Saison über das Penske-Porsche-Werksteam in der IMSA-Serie und in der Sportwagen-WM (WEC) zum Einsatz kommen wird. Die Rüttelpiste sollte dabei letzte Schwachstellen entlarven.

LMDh-Projektleiter Urs Kuratle war nach dem Marathonlauf zufrieden: „Der Test in Sebring war für uns ein sehr wichtiger Meilenstein. Dank der zielgerichteten Arbeit des gesamten Teams und aller neun eingesetzten Fahrer haben wir über 7300 Kilometer abgespult. Mit dieser Laufleistung und den gewonnenen Erkenntnissen sind wir sehr zufrieden.“ Es gab keine Probleme bei den zentralen Baugruppen, auch wenn der alte Bomber-Flughafen in Sebring die ein oder andere Steckverbindung an ihr Limit brachte – doch genau deswegen wählte Porsche Sebring als letztes Prüffeld. „Wir haben noch einige Punkte auf unserer Liste, die es in den kommenden Wochen abzuarbeiten gilt“, sagt Kuratle. „Beim Sebring-Test wurde der 963 auf den tückischen Bodenwellen auf eine harte Probe gestellt. Wir haben viel gelernt und werden jetzt alles im Detail noch mal analysieren.“

Nach dem Sebring-Testmarathon steht Porsche mit dem LMDh-Prototypen jetzt insgesamt bei 24 500 Testkilometern – intern steht das Ziel weiter bei 30 000 Testkilometern. Bereits diese Woche Dienstag und Mittwoch folgte ein weiterer Test über zwei Tage in Daytona, wobei sich Porsche diesmal die Strecke mit den direkten LMDh-Konkurrenten Cadillac, Acura und BMW teilte.


PORSCHE

Nächster Stopp für Porsche: Daytona

Vor dem verpflichtenden Gemeinschaftstest aller LMDh-Hersteller am 6. und 7. Dezember hat Porsche weitere Tests eingeplant, parallel befindet sich die Homologation auf der Zielgeraden. Der Stichtag für die Homologation ist der 15. November, danach beginnt die Teileproduktion für das 24h-Rennen in Daytona. ■

**Nürburgring Langstrecken Serie (NLS): Negativrekord beim Starterfeld**

# NLS: Starter-Tiefstwert seit 20 Jahren

Unter 100 Teilnehmer in der Starterliste – das ist ein trauriger Rekord in der NLS. Hinter den Kulissen rumort es deshalb ziemlich heftig.

Von: **Bianca Leppert**

Die Starterzahlen in der Nürburgring Langstrecken-Serie sind seit jeher ein sensibles Thema. Dass die Marke so schnell unter die magische Zahl 100 sinken würde, hatten aber wohl die wenigsten auf dem Schirm. Natürlich spielen die Corona-Krise, der Ukraine-Krieg und die wirtschaftlichen Probleme rund um diese Themen eine Rolle. Alleine damit lässt sich die traurige Zahl von 96 Startern bei NLS 8 aber nicht mehr erklären. Schon vor ein paar Wochen hat die VLN VV eine Teilnehmer-Umfrage gestartet, die nun ausgewertet wird.

Im Fahrerlager ist immer wieder die Kritik zu hören, dass die Teams als Kunden nicht ernst genug genommen werden und eine Kommunikation auf Augenhöhe fehlt. Vor allem Renndirektor und Sportleiter Michael Bork und der Generalbevollmächtigte Ralph-Gerald Schlüter stehen seit dem 12h-Rennen deshalb vermehrt in der Diskussion.

Dabei geht es um zu komplizierte Regularien, zu wenig Strafen für Vergehen und um Aussagen der Techniker, denen es an Verbindlichkeit mangelt. Zuletzt stand der Proom-Porsche aus der SP3T im Mittelpunkt, der nach 20 Starts in der NLS plötzlich wegen technischer Unstimmigkeiten nicht mehr teilnehmen durfte.

Einige Teams kritisierten auch die Veröffentlichung des neuen Kalenders, noch bevor die Wünsche der Teams aus der Umfrage gehört wurden. Der frühe Saisonstart mit zwei Läufen im März fand kaum Zuspruch. Indes wird über einen permanenten Fahrer-Steward diskutiert, der dazu beitragen soll, strittige Situationen auf der Strecke besser einzuordnen und der so für eine konsequentere und einheitlichere Bestrafung sorgen soll. ■



# Sechs Mal Sonne

Bereits zum vierten Mal organisiert Gedlich Racing über den bevorstehenden Jahreswechsel die GT Winter Series. Im Süden Europas können Rennteams und Fahrer dem kalten Wetter entfliehen und auf bekannten Rennstrecken viele Test- und Rennkilometer abspulen. Start ist im Dezember in Portimão.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach einem noch etwas schwierigen Start im Winter 2019/2020 hat sich die GT Winter Series mittlerweile als fester Bestandteil des winterlichen Rennprogramms etabliert. Felder von rund 30 Fahrzeugen sind inzwischen die Regel. Racing ist also auch im Winter gefragt. „Wir wollen den Teams die Möglichkeit bieten, ihren Motorsport nicht mehr nur im Sommer und zeitlich geballt zu betreiben“, beschreibt GTWS-Projektleiter Robin Selbach von Gedlich Racing die Idee hinter der Serie. „Während vier Wintermonaten lässt es sich auf schönen Strecken in Spanien und Portugal bestens racen. Zudem eignet sich die GT Winter Series optimal, um sich auf die Sommersaison einzutrainieren.“

## 20 Stunden Streckenzeit

Die Rennen werden wieder im Verbund mit den „Endless Summer“-Trackdays organisiert. So können im Vorfeld der eigentlichen GTWS-Veranstaltungen schon bei bis zu 14 Stunden Streckenzeit Erfahrungen gesammelt werden. Das ist besonders wertvoll für Neulinge, aber auch für Profis, die im Training bleiben wollen. Die Renn-Events selbst sind Zwei-Tages-Veranstaltungen. Am ersten Tag werden weitere Test-Slots angeboten, wobei man bis zu fünf Mal à 40 Minuten Streckenzeit zur Verfügung hat. Am zweiten Tag wird es dann ernst: Zwei Qualifyings, zwei Sprintrennen über je 25 Minuten und zum Abschluss ein Endurance-Lauf über 60 Minuten Rennzeit. Über die vier Tage mit Trackday und GTWS kann man also insgesamt auf rund 20 Stunden Streckenzeit kommen.

„Neben einer Straffung der Klassenstruktur gibt es eine überwachte Balance of Performance, das war vielfacher Kundenwunsch.“

Markus Gedlich

Markus Gedlich, der Geschäftsführer des Promoters, erklärt die Änderungen gegenüber der letzten Saison: „Für die Saison 2022/2023 haben wir die Serie in vielen Punkten erneut optimiert. Neben einer Straffung der Klassenstruktur gibt es eine überwachte Balance of Performance, das war vielfacher Kundenwunsch.“

Dazu kommt, nach einer Saison Pause, auch wieder Werner Aichinger als permanenter Renndirektor. Er wird gewährleisten, dass trotz der vielen Starter und unterschiedlichen Klassen sauberes Racing geboten wird. Zwar gab es dazu auch bisher kaum Negatives zu berichten, weil die meisten GTWS-Teilnehmer nicht



Von Dezember bis März fährt die GTWS wieder auf der Iberischen Halbinsel

GT WINTER SERIES

mit dem Messer zwischen den Zähnen unterwegs sind, eine strenge Hand kann jedoch trotzdem nicht schaden.

## Viele bekannte Strecken

Herzstück der GTWS ist ein erneut sehenswerter Rennkalender. Los geht es mit dem Auftakt in Portimão (12./13. Dezember). Nach dem Jahreswechsel geht es auch in Portugal weiter: Am 14./15. Januar steht Estoril auf dem Plan. Am 11./12. Februar folgt mit Jerez eine weitere ehemalige Formel-1-Strecke, ehe es eine Woche später nach Valencia geht. Den Abschluss bilden der Circuito de Navarra (4./5. März) sowie erneut nur eine Woche später der GP-Kurs von Barcelona.

„Wir haben vergangene Saison spannende GT Winter Series Rennen an vier Locations gesehen. In der kommenden Saison gibt es sage und schreibe sechs Läufe an top FIA-Locations, wobei Valencia und Navarra neu im Programm sind. Portimão, Estoril, Jerez und Barcelona liegen auf denselben Wochenenden wie in der vergangenen Saison“, stellt Markus Gedlich heraus. „Jede einzelne unserer Strecken ist ein Highlight voller Tradition und zugleich mit modernem Setting.“

Dass es gleich zwei Back-to-back-Rennwochenenden gibt, hat auch logistische Vorteile, denn so kann man – speziell als Fahrer – mit einer An- und Abreise jeweils zwei Events mitnehmen. Das spart natürlich Kosten. Ebenso der Umstand, dass die zum überwiegenden Teil deutschsprachigen Teams vom letzten Rennen in Barcelona den kürzesten Rückweg haben. „Uns ist wichtig, dass die Teams ein wirtschaftlich interessantes Betätigungsfeld haben und die Fahrer ein sportlich hochwertiges Umfeld vorfinden, das ihnen eine Verlängerung dessen bietet, was sie aus Mitteleuropa kennen“, fasst Robin Selbach die Gedanken der Serien-Organisation zusammen.

## Umdenken anregen

Vor allem bietet die GTWS damit eine Chance, dem nasskalten Winterwetter zu entfliehen und sich unabhängig von den meteorologischen Einschränkungen motorsportlich zu betätigen. Der Erfolg der Serie mit den erwähnt großen Starterfeldern gibt dem Konzept jedenfalls recht. Die GTWS hat sich für viele Aktive schnell zu einem festen Bestandteil des Winters gemausert.

„Wir möchten zum Umdenken anregen. Warum muss Motorsport im Sommer stattfinden und eine Winterpause haben? Mit uns muss das nicht sein“, führt Selbach sogar eine Art Paradigmenwechsel an. Alle Infos gibt es im Netz unter der Adresse www.gt-winter-series.com. ■



GT WINTER SERIES

Den Auftakt zur GTWS-Saison macht Portimão am 12./13. Dezember




GT WINTER SERIES

In Jerez startet im Februar das erste Saisonrennen auf spanischem Boden



GT WINTER SERIES

Fahrzeugvielfalt pur: Ganz vorne kämpfen GT3-Autos und LMP3-Prototypen




Strahlende Gesichter: Auch in der insgesamt vierten GTWS-Saison geht es neben dem Spaß auf der Strecke auch um sportliche Erfolge









# Klare Verhältnisse

Mit dem Sieg von Sébastien Ogier hat Toyota den lange erwarteten Marken-Titel unter Dach und Fach gebracht. Auch beim geschlagenen Hyundai-Team herrscht nach dem vorletzten WM-Lauf endlich Klarheit – allerdings anders als gewünscht.

Von: **Markus Stier**

Kaj Lindström ist das, was man gemeinhin einen Gemütsmenschen nennt. Egal, ob er früher als Beifahrer an der Seite von Tommi Mäkinen siegte oder nach mehrfacher Rolle aus dem Wald stapfte, schon damals trug der 53-jährige Finne grundsätzlich ein leichtes Lächeln auf den Lippen, und auch heute verrichtet er in jeder Lage stoisch seine Arbeit. Und so fällt es schwer, dem Sportdirektor des Toyota-Teams seine Sorgen abzukaufen. „Ich schlafe deutlich besser, wenn wir das Ding unter Dach und Fach haben“, sagt er. Lindström ist als Beherrscher des Tagesgeschäfts die Schlüsselfigur an den Rallye-Wochenenden, bedeutender als Geschäftsführer Haruna oder Teamchef Latvala.

Vor dem vorletzten WM-Lauf weiß er es noch nicht, aber zwei Tage später wird seine größte Sorge sein, Jari-Matti Latvala vom Team fernzuhalten. Der Chef hat sich am Donnerstag einen Magen-Darm-Virus eingehandelt. Zwar geht es ihm am Freitagmorgen schon besser, aber der Teamarzt hat verfügt, dass er sich im Servicepark nur mit Maske sehen lassen darf. Lindström will weder Gerüchte aufkommen lassen, Latvala würde Corona verbreiten, noch Risiko laufen, dass die halbe Mannschaft statt über den vier Yaris-Werksautos über der Schüssel hängt. Der Teamchef bleibt sicherheitshalber einen Tag im Hotel, seine Truppe hat die Lage auch so im Griff.

„Wir brauchen 23 Punkte“, hat Lindström ausgerechnet. Das bedeutet: Ein dritter und ein sechster Rang reichten selbst dann, wenn Hyundai einen Doppelsieg einführe und neun Extrazähler für die ersten Plätze der Powerstage kassierte. Im Hyundai-Lager spricht man nicht einmal davon, den Titelkampf noch etwas länger offen zu halten und bis zum Finale nach Japan zu tragen. Der Abstand ist einfach zu groß, der Gegner zu stark.

## Danke für den Regen

Sébastien Ogier ist wieder da, um die Toyota-Phalanx zu verstärken. Fast alle Fahrer haben ihren Spanien-Testtag auf trockener Piste verbracht, Ogier hatte auch Regen und konnte sich auf feuchtem Geläuf schon vor dem Wochenende einschießen. Als die Konkurrenz bei Nieselregen im Shakedown ihre ersten Meter auf nasser Piste unter die Räder nimmt, kann sich Ogier bereits mit dem Feintuning der Abstimmung befassen. Er ist der Einzige, der die weichere der zwei



> Toyota brauchte 23 Punkte, um Hyundai vorzeitig zu schlagen. Ein dritter und ein sechster Platz hätten genügt.

ROESELER

Sébastien Ogier war bestens vorbereitet, hatte ein tolles Auto, fuhr ohne Fehler und siegte so logischerweise

Pirelli-Asphalt-Mischungen aufgezogen hat, die anderen wollen angesichts des durchwachsenen Wetterberichts ihre acht weichen Reifen sparen und mühen sich mit den harten Pneus auf dem schlüpfrigen Boden ziemlich ab.

Die Shakedown-Bestzeit ist Ogier egal, was zählt, ist, dass er sich anders als in Neuseeland nach seiner langen Sommerpause nicht erst einschießen muss. Der angesagte Regen am Freitag ist eine schlechte Nachricht für Hyundai, denn der frischgebackene neue Weltmeister Kalle Rovanperä holte sich den Titel nicht zuletzt deshalb, weil er gerade im Regen eine Klasse für sich war. Der Champ startet als Erster und findet so als einziger jungfräulich saubere Pisten vor. Der mit jedem weiteren Teilnehmer aus den Straßengräben gerissene Dreck macht die ansonsten gut fahrbaren spanischen Asphaltstrecken bei Nässe noch schlüpfriger.

Schon vor einem Jahrzehnt hat die Regionalregierung von Katalonien in einem großen Straßenbauprogramm die Kurveninnenränder mit Beton versiegeln lassen, Gullis und Drainagen verlegt, um Pfützen, Dreck und Steine von den Straßen fernzuhalten, aber der Veranstalter hat am Freitagmorgen zwei neue Strecken eingeplant, deren Bauzustand noch deutlich älter ist. Ungewohnt eng, bucklig und nach kurzer Zeit auch schmutzig präsentiert sich die erste Etappe – kombiniert mit der Restnässe aus der Nacht eine interessante Mischung.

Wenig überraschend fährt der von jedem Titel-Druck befreite Rovanperä vier Bestzeiten, drei weitere holt sich der zunächst etwas verhalten gestartete Ogier. Nach der ersten Etappe führt der achtmalige vor dem amtierenden Weltmeister, Kaj Lindström muss nur noch zwei Mal schlafen, bevor er die letzten Sorgen los ist.

## Same, but different

Spanien ist nach Monte Carlo, Kroatien und Belgien der vierte Lauf auf Hartbelag, aber dank seiner flüssigen Charakteristik mit vielen mittelschnellen Kurven und den weitgehend ebenen und für Rallye-Prüfungen erstaunlich breiten Pisten mit keiner der anderen Veranstaltungen zu vergleichen, und so ist man im Hyundai-Lager unsicher. Das Auto ist auf Asphalt durchaus bei der Musik, Neuville war in Kroatien siegfähig, Tänak gewann in Belgien, aber die Problematik der zuweilen auskeilenden Hinterachse ist nicht behoben. Erst im kommenden Jahr soll ein neuer Heckflügel mit mehr Abtrieb die Balance des i20 ins Lot bringen. Der Hyundai gilt motorisch als das stärkere Auto, der Toyota aerodynamisch als das bessere. „Wo wenn nicht hier mit all den mittelschnellen Kurven brauchst du große Flügel und viel Abtrieb?“ fragt Ott Tänak. Der i20 fährt sich dann am besten, wenn das Fahrwerk möglichst hart abgestimmt ist, und dafür bot das katalanische Geläuf beste Gelegenheiten. „Es gibt aber immer noch viele Cuts, so hart kannst du es auch wieder nicht machen“, gab Neuville zu bedenken.

Der Belgier kämpft an diesem Wochenende immer wieder mit Untersteuern, was die Reifen zu sehr fordert, die zu schmieren beginnen und für noch mehr Untersteuern sorgen. Teamkollege Tänak hat am Anfang mal wieder Probleme mit dem Hybridantrieb. „Wenn er etwas Gutes über Team und Auto sagen soll, dann dass die Zuverlässigkeitsprobleme abgenommen und weniger schlimme Folgen haben. „Immerhin schaffen wir es jetzt meist zurück zum Service“, sagt er und beweist seine These gleich vor der ersten Mittagsrast, als er nach einer Warnung wegen Spannungsabfalls am Ende der vierten Prüfung ohne Zeitverlust den Keilriemen wechselt. Aber der Este muss am Nachmittag abreißen lassen. „Ich kriege das Auto nicht in den Griff. Ich weiß nicht mal, wo ich ansetzen soll“, sagt er, und dieser Zustand wird sich bis zum Sonntag nicht ändern.

Auch Neuville fühlt sich nicht wirklich wohl, aber der Belgier ist eher in der Lage, auch einem nicht perfekten Auto seinen Willen aufzuzwingen. Auffällig ist, dass er auf der ersten Etappe vor allem auf den ersten Durchgängen das Tempo des Toyota-Duos mitgehen kann. Am Freitagmorgen ist er drei Mal Zweitschnellster, auf der vierten Prüfung fährt er Bestzeit. Erst an den Nachmittagen, wenn die Gegner sich gewöhnt haben und ihre Autos anpassen konnten, kommt der Belgier nicht mehr richtig mit.

Es ist nicht so, dass ihm die Toyotas davonfahren. Bis zur Rallye-Halbzeit liegt der Abstand bei 14 Sekunden, damit würde man ihn überall noch für siegfähig erklären – nur nicht in Spanien. Ab Samstag sind die Strecken allen üblichen Verdächtigen bestens bekannt, und gerade die schön zu fahrenden, flüssigen Straßen machen es unmöglich, größere Löcher in der Zeitenliste zu reißen. Bei keiner Rallye kommt es so sehr auf das Auto an wie in Spanien, anders als auf den üblichen Buckelpisten ist es in Katalonien unmöglich, über den Kampf zum Spiel zu finden.

Interessant ist der spanische Asphaltlauf traditionell nur im Regen, dieses Jahr nicht zuletzt deshalb, weil es am feuchten Freitagmorgen keine richtige Reifenwahl gibt. Die einen haben drei harte und drei weiche Pirellis dabei, die anderen zwei ▷



ROESELER

Titel zum zweiten Mal verteidigt: Das Toyota-Team reist als Marken-Weltmeister zum Heimspiel nach Japan



ROESELER

Breen: Auch vor dem Ausflug ins Gelände weit weg von der Spitze



ROESELER

Reifenschäden reihenweise: Evans fuhr über denselben Gulli wie Breen

harte und vier weiche. Egal, wer welche Variante probiert, keiner der Fahrer ist zufrieden. Elfyn Evans bringt es auf den Punkt: Der weiche Reifen fing an zu rutschen, aber ich bezweifle, dass wir die harten zum Arbeiten bekommen hätten."

## Nur ein Opfer am Freitag

Kurioserweise überleben alle den haarigen Freitag. Nur dem armen Pierre-Louis Loubet ist die Rallye schon am ersten Morgen um die Ohren geflogen, als ihm ohne Vorwarnung ein Vorderreifen explodierte, zum Glück nach einer Schikane und nicht davor. Im leidgeprüften Ford-Lager zeigt sich aber, wie sich eine Rallye auch ohne jede Panne früh herschenken lässt. „Mein Aufschrieb ist viel zu defensiv geraten, dafür zahle ich jetzt die Zeche", sagt Craig Breen. Der Ire war zuletzt vor fünf Jahren in Salou am Start, aber was noch schwerer wiegt: „Ich bin hier noch nie im Trockenen gefahren. Immer wenn ich hier war, hat es Katzen und Hunde geregnet." Breen ist früh auf Platz 7 festgenagelt und wäre dort auch geblieben, hätte ihm nicht am Sonntagmorgen in einer schnellen Links ein Loch in einer Regenrinne einen Reifen aufgeschlitzt, was ihn eine Minute kostet und hinter Teamkollege Adrien Fourmaux auf Rang 9 zurückfallen lässt.

Der Franzose findet nach der durch den Schrotthaufen in Belgien verordneten Zwangspause von zwei Läufen nach eigenem Bekunden langsam zu altem Selbstvertrauen zurück, aber Platz 8 und zweieinhalb Minuten Rückstand zeigen, dass es noch ein weiter Weg ist. Zumal es auch dieses Mal wieder hätte schiefgehen können. Auf der drittletzten Prüfung klatscht sein Puma in einer Linkskurve gegen die Leitplanke, zum Glück hat er die Lenkung rechtzeitig gerade gestellt, dieses Mal bleibt die Aufhängung heil. Anders Teamkollege Gus Greensmith, der erstens wieder mal mit sich nicht zufrieden ist und zweitens wieder einmal sein Auto zerstört. Der Engländer schwört, er habe mit dem Aufschrieb vom Vorjahr jene Rechts in El Montmell exakt am gleichen Punkt angebremst, aber schon auf der Prüfung davor waren die Reifen überhitzt. Ein hastiger Zug an der Handbremse soll den Einschlag vorn links verhindern, dafür reißt es das linke Hinterrad komplett heraus, und vorn ist die Aufhängung am Ende ebenfalls kurz und klein geschlagen. In Griechenland stand sein Wrack halb auf der Straße, dieses Mal mittig. Die Prüfung wird abgebrochen, alle Werksfahrer bekommen die gleiche Zeit.

Es ist nicht so, dass irgendjemandem jene 24 Kilometer der längsten Prüfung der Rallye fehlen würden, Sébastien Ogier liegt zwar nur knapp zehn Sekunden vor Kalle Rovanperä, der alte König ist aber für seinen Thronfolger trotzdem unantastbar. „Es ist dieses Mal nicht so gelaufen, wie ich mir das gewünscht hätte, aber wir können trotzdem zufrieden sein", sagt der Finne, der sich den möglichen Sieg erst am Samstagnachmittag abschminken muss. „Ich habe vor der Prüfung richtig Mist gebaut", bekennt er. Rovanperä hat sich bei der Aktivierung des Hybridsystems verdrückt und braucht ein paar Kilometer, bis er das richtige Mapping gefunden hat. Ein Reifenschaden auf demselben Gullideckel wie Breen und Teamkollege Evans lässt ihn den Anschluss an Neuville verlieren, es reicht aber fürs Treppchen. Auch bei Ogier läuft nicht alles glatt. Zwischen zwei Prüfungen stirbt plötzlich der Motor ab und

> **!** Trostpflaster für den verpassten Monte-Erfolg: Für Sébastien Ogier war es der 55. WM-Sieg, für seinen Beifahrer Benjamin Veillas der erste.


Thierry Neuville fehlte nicht viel, um Toyota zu schlagen, und doch war der Hyundai-Fahrer chancenlos

RED BULL



Breen-Beifahrer Paul Nagle hängt den Helm nach 20 Jahren an den Nagel

ROESELER


Erster WM-Sieg: Ogier-Co Veillas

ROESELER


Nase voll bei Hyundai: Tänak

ROESELER

will für mehr als zehn Minuten nicht mehr anspringen. Es ist am Ende ein wackliger Sensor, der einen Fehlalarm ausgelöst hat. Nach einer Viertelstunde ist der Yaris wieder flott.

## Feuer frei für Neuville

Neuville bekommt am Samstagabend trotz 21 Sekunden Rückstand vor der kurzen Gaudi-Prüfung auf der Strandpromenade in Salou grünes Licht für gnadenlose Attacke. Mit Tänak auf Rang 4 und einem Dani Sordo, der als Teilzeitkraft mangels Fahrpraxis erst spät das Tempo eines Lokalmatadors an den Tag legen konnte, hat Julien Moncet zwei Autos als Absicherung. Tatsächlich gelingt es Neuville, Ogier in drei Prüfungen sieben Sekunden abzufräsen, dann zeigt ihm der beste Fahrer des vergangenen Jahrzehnts mit zwei Bestzeiten im Finale, wer der Chef im Ring ist.

Kaj Lindström grinst jetzt ein bisschen breiter. Seine Truppe geht im vollen Krönungsschmuck zum Finale nach Japan. Pietätvoll hat man bei Hyundai bis abends gewartet, bis man die Bombe platzen lässt, die das Ergebnis der Rallye völlig in den Hintergrund treten lässt: Eine Pressemitteilung verkündet um 21:30 Uhr, dass die Koreaner und Ott Tänak zum Saisonende getrennte Wege gehen. Der Este hat aus persönlichen Gründen um seine Vertragsauflösung gebeten. „Ich bin an einem Punkt angekommen, wo ich eine neue Herausforderung brauche“, sagt der Weltmeister von 2019 nach drei Jahren bei Hyundai.

Offen ist, ob diese Herausforderung bei M-Sport liegen könnte. Malcolm Wilsons Team ist klammer als je zuvor und müsste erst einen Schatz heben, um Tänak bezahlen zu können. Am naheliegendsten wäre, das fehlende Geld in Österreich zu suchen, aber da kommt die zweite wichtige Nachricht des Wochenendes ins Spiel: Mit dem Tod von Dietrich Mateschitz ist vorerst offen, wie es überhaupt mit dem weiteren Engagement von Red Bull im Rallyesport aussieht. ■

## RALLYE SPANIEN (21.–23.10.2022)

**12. von 13 Läufen, 19 Prüfungen über 293,77 km**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Ogier/Veillas (F/F) | Toyota Yaris Rally1 | 2:44.43,9 h |
| 2. | Neuville/ Wydaeghe (B/B) | Hyundai i20 Rally1 | +16,4 s |
| 3. | Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN) | Toyota Yaris Rally1 | +34,5 s |
| 4. | Tänak/Järveoja (EST/EST) | Hyundai i20 Rally1 | +44,0 s |
| 5. | Sordo/Carrera (E/E) | Hyundai i20 Rally1 | 1.16,5 min |
| 6. | Evans/Martin (GB/GB) | Toyota Yaris Rally1 | 1.51,1 min |
| 7. | Katsuta/Johnston (J/IRL) | Toyota Yaris Rally1 | 2.19,1 min |
| 8. | Fourmaux/Coria (F/F) | Ford Puma Rally1 | 2.38,4 min |
| 9. | Breen/Nagle (IRL/IRL) | Ford Puma Rally1 | 2.43,0 min |
| 10. | Loubet/Landais (F/F) | Ford Puma Rally1 | 3.25,1 min |

**Bestzeiten: Ogier 8, Rovanperä 4, Neuville 3, Sordo 2, Loubet 1, Tänak 1**

## WM-STAND FAHRER

| | |
|---|---|
| Kalle Rovanperä | 255 Punkte |
| Ott Tänak | 187 |
| Thierry Neuville | 166 |
| Elfyn Evans | 124 |
| Takamoto Katsuta | 106 |
| Sébastien Ogier | 85 |
| Craig Breen | 79 |
| Dani Sordo | 60 |
| Esapekka Lappi | 58 |
| Gus Greensmith | 36 |


Teurer Kringel: Ogier

ROESELER

## WM-STAND MARKEN

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Toyota | 503 Punkte |
| 2. | Hyundai | 410 |
| 3. | M-Sport-Ford | 238 |
| 4. | Toyota II | 122 |

Teemu Suninen machte in Spanien Werbung für den Hyundai Rally2 und nicht zuletzt für sich selbst

# Zurück in den Fokus

ROESELER

Nach starkem Auftritt darf Sieger Suninen (Hyundai) von der Rückkehr in ein Werkscockpit träumen. Landsmann Lindholm darf sich ebenfalls freuen: Teil 1 des direkten Titel-Showdowns ging an den Finnen. Nur wenn Skoda-Markengefährte Kajetanowicz ihn in Japan schlägt, kann der Pole den WRC2-Titel holen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Konkurrenz hätte gewarnt sein müssen: Denn anders als von vielen vermutet, sind es zwei Finnen, die sich auf den katalanischen Asphaltpisten besonders wohlfühlen. WRC2-Titelanwärter und Vorjahressieger Emil Lindholm (Skoda), der schon im ADAC GT Masters startete, lässt sich zwar die erste Bestzeit gutschreiben, nur eine Prüfung später rutscht der 26-Jährige nach Dreher und anschließendem Reifenschaden aber unter den 35 Zweitliga-Piloten auf Zwischenrang 14 ab.

Bis zum ersten Etappenziel hat sich Lindholm zwar wieder auf Platz 6 und damit eine Position vor seinen direkten Titel-Widersacher Kajetan Kajetanowicz vorgearbeitet, liegt aber schon eine gute Minute hinter dem nahezu fehlerfrei an der Spitze agierenden Suninen. „Ich liebe diese Strecken", schwärmt der 28-jährige Hyundai-Pilot und erinnert daran, dass er hier 2017 mit einem Ford Fiesta R5 seinen ersten Klassensieg in der zweiten Liga feierte. Verwies er damals Skoda-Werksfahrer Jan Kopecký auf Platz 2, ist es fünf Jahre später Citroën-Speerspitze Yohan Rossel.

„Dieser Sieg ist gut für mich und das Team", sagt Suninen. „Jetzt haben wir bewiesen, dass auch wir ein Siegerauto haben. Das ist mir zu diesem Saison-Zeitpunkt wichtig und hilft mir hoffentlich auch fürs nächste Jahr. Denn natürlich hoffe ich, in einen Rally1 zu kommen. Ich habe keine Kinder und reichlich Zeit, wäre also eine ganze Saison zu haben", rührt er mit einem Schmunzeln die Werbetrommel in eigener Sache.

## Vorteil Lindholm

Auch Rossel hat gute Chancen, im kommenden Jahr weiter auf der WM-Bühne dabei zu sein, denn trotz eines frühen Reifenschadens hat der Franzose über das ganze Wochenende die Podestplätze im Auge und wird Dritter.

Lindholm findet derweil wieder Anschluss. Vor dem Schlussspurt hat sich der 26-jährige Skoda-Pilot auch an Landsmann Jari Huttunen (Ford) vorbei auf Rang 4 geschoben und liegt zwei Plätze vor Titelrivale Kajetan Kajetanowicz, der davon profitiert, dass Routinier Stéphane Sarrazin seinen VW Polo in der 13. Prüfung von der Piste feuert.

Drei der vier letzten Bestzeiten markiert Lindholm. Doch der Sprung aufs Podest und vorbei an seinem Toksport-Teamkollegen Nikolay Gryazin (Skoda) gelingt dem Vorjahressieger nicht mehr. Umso wichtiger, dass er mit der Bestzeit auf der finalen Powerstage maximale Extrapunkte holt und trotz Punktgleichheit aufgrund seiner zwei Siege in der WRC2-Tabelle nun vor Kajetanowicz liegt. Um WRC2-Leader Andreas Mikkelsen noch abzufangen, genügt Lindholm beim Saisonfinale ein fünfter Rang zum Titelgewinn. Anders Kajetanowicz: Der Pole muss in Japan in jedem Fall vor Lindholm ins Ziel kommen. ■



Drei Skoda-Piloten haben noch Titelchancen: Lindholm und Kajetanowicz fehlen nur fünf Punkte auf WRC2-Leader Mikkelsen. Lindholm hat aber einen Sieg mehr als Kajetanowicz.


ROESELER

Beste Karten fürs Finale: Lindholm


ROESELER

Im Citroën guter Zweiter: Rossel

## WRC2 / SPANIEN

| Fahrer / Auto | Zeit |
|---|---|
| 1. Suninen / Markkula (FIN/FIN) Hyundai i20 N Rally2 | in 2:54.29,6 h |
| 2. Rossel / Sarreaud (F/F) Citroën C3 Rally2 | + 32,5 s |
| 3. Gryazin / Aleksandrov (ANA/ANA)* Skoda Fabia Rally2 | + 53,3 s |
| 4. Lindholm / Hämäläinen (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2 | + 1.32,6 min |
| 5. Huttunen / Lukka (FIN/FIN) Ford Fiesta Rally2 | + 1.57,1 min |

* Juniorenwertung

## ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 12

| Fahrer | Punkte |
|---|---|
| 1. Andreas Mikkelsen (N) | 109 Punkte |
| 2. Emil Lindholm (FIN) | 104 |
| 3. Kajetan Kajetanowicz (PL) | 104 |
| 4. Yohan Rossel (F) | 98 |

**Werksfahrer 2023**

# Tänak wirft Fahrerkarussell an

Ott Tänak nutzt eine Klausel in seinem Hyundai-Vertrag und steigt am Saisonende vorzeitig aus. Ob der Este zu M-Sport geht, bleibt vorerst offen.

Von: **Reiner Kuhn**

Sechs Stunden, nachdem Thierry Neuville auf der Abschluss-Pressekonferenz Fragen zu seinen künftigen Teamkollegen nach allen Regeln der Kunst ausgewichen war, sah sich Hyundai zur Flucht nach vorne gezwungen und vermeldete den Abschied von Ott Tänak.

Trotz drei Saisonsiegen hat der Este nach einer schwierigen Saison ein Jahr früher aufgekündigt. „Dies ist eine persönliche Entscheidung, die ich mir sorgfältig überlegt habe. Der zweite Teil dieser Saison hat gezeigt, welches Leistungsniveau wir erreichen können. Ich habe jedoch das Gefühl, dass ich mich in einer Phase meiner Karriere befinde, in der ich mich einer neuen Herausforderung stellen muss“, so der Weltmeister von 2019. „Otts Abgang ist eine Enttäuschung. Er ist ohne Zweifel einer der besten Rallyefahrer der Welt“, sagt der stellvertretende Hyundai-Teamdirektor Julien Moncet. „Aber es ist eine Entscheidung, die wir akzeptieren und respektieren müssen.“

Das Lastenheft der koreanischen Werkstruppe wird damit kaum kleiner: Neben der Weiterentwicklung des am Limit schwer zu beherrschenden Hybrid-Boliden müssen nach dem Rauswurf von Oliver Solberg nun zwei Werkscockpits besetzt werden. Laut Insidern sei eines für den Neuville-Kumpel Andreas Mikkelsen reserviert. Für den Platz neben Teilzeit-Pilot Dani Sordo soll WRC2-Spanien-Sieger Teemu Suninen ganz oben auf der Liste stehen. Auch Routinier Kris Meeke wird noch gehandelt.

Selbst ein Marken-Wechsel vom selbst finanzierten Ford-Puma-Fahrer Gus Greensmith scheint nicht mehr ausgeschlossen. Gefährlich auch für M-Sport-Boss Malcolm Wilson: Auf der einen Seite versucht er, das Budget für Ott Tänak zusammenzutragen, auf der anderen Seite könnte ihn sein bester Kunde verlassen. Die Fahrerriege bei den Weltmeistern von Toyota bleibt derweil unverändert. ■



ROESELER

**Hyundai muss im nächsten Quartal gleich zwei Cockpits neu besetzen**

**Kalender 2023**

# Ja, wo fahren sie denn nun?

Dass der FIA-Weltrat die Entscheidung über den WM-Kalender 2023 verschoben hat, zeugt von der Zerrissenheit und den Machtkämpfen innerhalb der FIA und ihrer nationalen Verbände.

Von: **Reiner Kuhn**

Am Tag nach der quartalsmäßigen Sitzung des FIA-Weltrats bat der stellvertretende FIA-Präsident Robert Reid zur exklusiven Gesprächsrunde. Ganz oben auf der Agenda: Die zwar längst durchgesickerten, aber vom Weltrat nicht bestätigten Kalender der Rallye-WM und Rallye-EM 2023.

Man könne einen Kalender nur im Gesamten absegnen, so der Brite und sprach von bürokratischen Hürden. So müssten die Rallyes von Verbänden eingereicht werden und nicht von den jeweiligen Veranstaltern, im Falle der neuen, um einen WM-Lauf buhlenden Rallye Zentral-Europa vom DMSB anstatt des ADAC. Die Vermutung, dass ausgerechnet jene Landesverbände auf dieses bisher kaum beachtete Prozedere pochen, die bei den Kalendern 2023 nicht berücksichtigt wurden und sich durch eine Verzögerung der Weltrats-Entscheidung Chancen einräumen, womöglich doch noch zum Zuge zu kommen, zeigt, wie gering das gegenseitige Vertrauen untereinander ist.


DÖRRENBÄCHER

**In der Warteschleife: WM in Bayern**

Kleiner Lichtblick: Noch in Spanien setzten sich FIA-Vertreter mit dem Promoter zusammen, um die zwei wichtigsten Rallye-Kalender schnellstmöglich auf den Weg zu bringen und Planungssicherheit zu schaffen. Läuft alles nach Plan, könnten die Kalender dem FIA-Weltrat noch in dieser Woche vorgelegt und via E-Voting in den nächsten Tagen bestätigt werden. ■

## KOMMENTAR

**FLÜSSIG ÜBERFLÜSSIG!**

Zugegeben, es ist immer schön, Ende Oktober noch mal das Meer zu sehen und an der Promenade von Salou lecker Fisch zu essen, aber das ist nicht wirklich ein Grund, die Rallye Catalunya im Kalender zu lassen. Der Zorn der Spanier, ihren Platz zugunsten der Emporkömmlinge aus Südbayern, Böhmen und Oberösterreich herzugeben, ist verständlich. Aber wenn Corona uns eines gelehrt hat, dann dass es der WM guttut, ab und zu frischen Wind durch den Kalender wehen zu lassen. Fast alle in den letzten zwei Jahren teils aus Not geborenen Rallyes haben sich als gut, interessant und spannend erwiesen. Die FIA hat den Spaniern und auch der ganzen WM keinen Gefallen getan, indem sie gemischte Beläge verboten hat. Seit die Auftakt-Schotter-Etappe in Katalonien abgeschafft ist, fehlt es der Veranstaltung erheblich an Würze. Wenn ein Gullideckel, der reihenweise Reifen aufreißt, der einzige Spannungsfaktor bleibt, ist das ein inakzeptabler Zustand. Bei keiner Asphalt-Rallye hängen die Fahrer so sehr von der Qualität ihrer Autos und der Setups ab wie in Spanien. Nirgends sind die Straßen so berechenbar. Durch die Bank klagten die Topfahrer an diesem Wochenende, dass es kaum möglich sei, irgendwo in größerer Menge Zeit gutzumachen. Abgesehen von Neuvilles Platztausch mit Rovanperä und Breens Abrutschen durch Reifenschaden gab es gegenüber der ersten Etappe unter den Top 7 am gesamten Samstag und Sonntag keinerlei Verschiebungen. Und dieser Zustand ist in Spanien kein Ausnahmezustand, sondern fast schon die Regel. Für die Fahrer mögen die flüssigen Strecken toll zu fahren sein, die Fans vor Ort sehen allenfalls bei den Kringeln an Kreisverkehren etwas anderes als Autos auf Schienen. Also: Zeit für einen Wechsel, vielleicht ja irgendwann auch für eine neue Spanien-Rallye.



**Markus Stier**
**Redakteur**

**WRC2 Masters – Spanien**

# Nächster Kremer-Sieg

In der WRC2 Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre feiert Armin Kremer den fünften Saisonsieg. Die Titel-Entscheidung steht trotzdem noch aus.

Unter den acht Ü50-Akteuren machen die zwei Titelaspiranten den Sieg unter sich aus. Ein Reifenschaden in der dritten Prüfung kostet Skoda-Pilot Armin Kremer die zwischenzeitliche Führung, und Titelkonkurrent Mauro Miele zieht vorbei. Vier Prüfungen später ist der dreimalige deutsche, Europa- und Asien-Pazifik-Champion aus Mecklenburg wieder vorne, baut seinen Vorsprung kontinuierlich aus und gewinnt mit 1.48 Minuten Vorsprung vor dem italienischen Skoda-Markengefährten. 6.23 Minuten dahinter folgt Jean-Michael Raoux (VW) auf Rang 3.

Trotz fulminanter Erfolgsserie muss Tabellenführer und Titelfavorit Kremer zittern: Seinen fünf Saisonsiegen in Kroatien, Ypern, Griechenland, Neuseeland und nun Spanien stehen zwei „Nuller“ durch Motorschäden in Portugal und auf Sardinien gegenüber. Gewänne Miele in Abwesenheit des Deutschen in Japan, hätte der Italiener bei sechs von sieben gewerteten Läufen die Nase um vier WM Punkte vorne. ■ RK



ROESELER

**Auch von Reifenschaden nicht aufzuhalten: Armin und Ella Kremer**

## AUS DEM SERVICEPARK

**SCHNUPPERKURS**
Das Nachwuchstrio Nao Otake, Hikaru Kogure und Yuki Yamamoto durfte nach drei Einsätzen bei regionalen Rallyes erstmals an der Streckenbesichtigung eines WM-Laufes teilnehmen. Im kommenden Jahr soll das intensive Förderprogramm der mittlerweile in Finnland lebenden Toyota-Junioren mit ersten EM-Einsätzen forciert werden.

**STROMKASTEN**
Direkt vor der Weltelite katapultierte STARD-Chef Manfred Stohl den für Ford auf Basis des neuen Elektro-Transit entwickelten „Supervan“ über die abschließende Powerstage. Auf dem Beifahrersitz des von vier Elektromotoren mit einer Gesamtleistung von knapp 2000 PS angetriebenen Allrad-Boliden nahm M-Sport Teamchef Richard Millener Platz.

**TRÄNENREICH**
Craig Breens Copilot Paul Nagle gilt gemeinhin als cooler Hund. Doch diesmal schossen dem Iren auf den letzten Metern die Tränen in die Augen und seine Stimme stockte. Verständlich, denn nach 20 WM-Jahren mit 18 Podiumsplatzierungen und fünf Siegen war der 102. WM-Start sein letzter. Der 44-Jährige wird dennoch nach Japan reisen, um seinem Nachfolger James Fulton, der hier WRC2-Pilot Josh McErlean auf Gesamtrang 22 lotste, zur Seite zu stehen.

**VERGNÜGUNGSSTEUER**
Aus Freude über seinen ersten Sieg in der Hybrid-Ära drehte Sébastien Ogier vor der Zielrampe einige Donuts. Zwei Stunden später folgte von den FIA-Stewards eine Rechnung über 1500 Euro für „unerlaubtes Showfahren“.

**ABGEFAHREN**
Nicht nur für Pierre-Louis Loubet endet die Saison in Spanien. Im Ziel verriet auch M-Sport-Edelkunde Jourdan Serderidis, dass er „wegen geschäftlichen Verpflichtungen“ seinen Start in Japan absagen muss. Ende der Woche könnte die M-Sport-Riege gar auf zwei Puma Rally1 zusammenschrumpfen. Erst dann sei klar, ob für Adrien Fourmaux ein Werksauto nach Übersee geflogen wird. ■ RK

**Rally-Raid-WM – Saisonfinale in Andalusien**

# Loeb siegt, Al-Attiyah holt ersten WM-Titel

Mit nur sechs Sekunden Vorsprung vor Titelkonkurrent Nasser Al-Attiyah gewann Sébastien Loeb den finalen WM-Lauf. Aufgrund gekürzter Strecke wurden aber nur halbe WM-Punkte vergeben, und der Toyota-Pilot kann sich als erster Rally-Raid-Weltmeister der Geschichte feiern lassen.

Von: **Reiner Kuhn**

Kurioses Ende der ersten Rally-Raid-WM-Saison. Nach einem spannenden Duell feierte BRX-Pilot Sébastien Loeb mit einer Fahrzeit von acht Stunden, vierzig Minuten und 35 Sekunden seinen ersten Sieg im Prodrive Hunter. Die Freude hielt sich dennoch in engen Grenzen.

Als schlechte Wetterbedingungen die Rennleitung dazu zwangen, am Freitag die zweite Tagesetappe durch die Region Málaga abzusagen, wurde die Entscheidung getroffen, nur halbe WM-Punkte für die Rallye Andalusien zu vergeben. Das machte es für den neunmaligen Rallye-Weltmeister nahezu unmöglich, den Katarer im Titelkampf noch einzuholen.

Auf der kurzen Schlussetappe ging Al-Attiyah mit seinem Toyota Hilux trotzdem hohes Risiko, verkürzte seinen Rückstand trotz Reifenschäden auf nur sechs Sekunden und durfte sich nach dem knappsten Zieleinlauf im internationalen FIA-Rally-Raid-Sport dennoch zum ersten Rally-Raid-Weltmeister küren. Dritter wurde Toyota-Teamkollege Yazeed Al-Rajhi (+ 8.26 min). ■




ROESELER

**Knappste Niederlage der Raid-Geschichte, trotzdem Grund zu feiern: Al-Attiyah und Mathieu Baumel**




Yoann Bonato fuhr erst schnell, dann clever

# Party-Crasher Bonato



Starker Auftritt: Pellier



Zu Hause nur Zweiter: Efrén Llarena

Nichts wurde aus dem finalen Heimsieg: Der frisch gekürte Europameister Efrén Llarena musste sich dem französischen Asphalt-Experten Yoann Bonato beugen. Anders Junioren-Champion Laurent Pellier: Der Franzose drehte im kleinen Opel Corsa groß auf und stürmte auf Gesamtrang 6.

Von: **Reiner Kuhn**

Das diesjährige EM-Finale geht in die Geschichte ein: Erstmals kämpfte die kontinentale Elite im Rahmen eines WM-Laufes um EM-Zähler. Dumm nur, dass gerade einmal 21 Teams, darunter nur sechs Rally2- und zwei Rally2-Kit-Boliden aus der Topklasse, die Chance wahrnahmen, um die selektiven Asphaltpisten an der spanischen Costa Dorada unter die Räder zu nehmen.

Lokalheld Efrén Llarena konnte dies egal sein, den EM-Titel hatte er schon in der Tasche. Befreit von allen taktischen Zwängen markierte der 27-jährige Spanier im mit MRF-Reifen bestückten Skoda Fabia die erste Bestzeit. Knapp dahinter Yoann Bonato im Michelin-bereiften Citröen C3, der in der Folge das Kommando übernahm. Vor dem ersten Mittagsservice brannte der französische Routinier drei Bestzeiten in den Asphalt und setzte sich mit 4,2 Sekunden Vorsprung vor Llarena an die Spitze. Der Rest des Feldes musste schon da abreißen lassen. Llarenas ungarischem Skoda-Kollegen Martin Lázló fehlte bei seinem zweiten Start in der Topkategorie als Drittem nach vier Prüfungen schon über eine halbe Minute. Bis zur Halbzeit baute Bonato seinen Vorsprung auf 18,5 Sekunden auf Llarena aus. Dahinter zog dessen Teamkollege Javier Pardo an den Skoda-Markengefährten Xavier Pons und Lázló vorbei, lag nach sieben Prüfungen aber schon 1,39 Minuten zurück.

## Schlussattacke ohne Erfolg

Am finalen Samstag spielte Bonato seine ganze Routine aus, vermied zu aggressives Kurvenschneiden, ließ Llarena auf den letzten Prüfungen den Vortritt und siegte mit 13,8 Sekunden Vorsprung vor dem Europameister. „Nicht zu fassen, ich bin einfach nur glücklich!“, jubelte der 39-jährige Asphaltexperte aus Frankreich, der seinen ersten EM-Sieg feierte und sich dank satter Punkteausbeute in der EM-Tabelle von Rang 9 auf Platz 3 nach vorne schob.

Dahinter passierte nicht mehr viel. Pardo sicherte sich den letzten Podiumsplatz (+ 2,30 min). Dahinter zog im Schlusssspurt auch noch Pons im Hankook-bereiften Skoda an Lázló vorbei, der sich mit den Pirelli-Einheitsreifen aus der WM mit Platz 5 begnügen musste.

Mit einem beeindruckenden Auftritt unterstrich im Windschatten der Topleute Junioren-Europameister Laurent Pellier seine Extraklasse: Dass der 27-jährige Franzose die Nachwuchsliga erneut nach Belieben dominierte und Andrea Mabellini mit 2,40 Minuten Vorsprung auf den zweiten Platz verweisen würde, konnte man womöglich noch erwarten, nicht aber, dass er im frontgetriebenen Opel Corsa Rally4 die Zeiten der Rally2-Allradler mitgehen und auf den siebten Gesamtrang nach vorne stürmen würde. ■

### RALLYE SPANIEN (20.–22.10.2022)

**Achter von acht EM-Läufen mit 14 Wertungsprüfungen über 235,52 km**

| Pos. | Fahrer/Beifahrer, Fahrzeug | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Bonato/Boullound (F/F), Citroën C3 Rally2 | in 1:56.20,0 h |
| 2. | Llarena/Fernandez (ES/ES), Skoda Fabia Rally2 | + 13,8 sec |
| 3. | Pardo/Perez (ES/ES), Skoda Fabia Rally2 | + 2.30,4 min |
| 4. | Pons/Haro (ES/ES), Skoda Fabia Rally2 | + 3.43,4 min |
| 5. | Lázló/Berendi (HU/HU), Skoda Fabia Rally2 | + 4.18,5 min |
| 6. | Pellier/Pelamourgues (F/F), Opel Corsa Rally4 | + 6.06,7 min |
| 7. | Monarri/Odriozola (ES/ES), Suzuki Swift Rally2 Kit | + 6.07,7 min |
| 8. | Vinyes/Mercader (AND/AND), Suzuki Swift Rally2 Kit | + 8.22,2 min |
| 9. | Battistolli/Scattoli (I/I), Skoda Fabia Rally2 | + 8.32,8 min |
| 10. | Mabellini/Lenzi (I/I), Renault Clio Rally4 | + 8.46,7 min |

**Bestzeiten: Bonato 7, Llarena 5. 2 WPs (34,17 km) abgesagt.**

### EM-STAND NACH LAUF 8

| Pos. | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Efrén Llarena (E) | 166 Punkte |
| 2. | Javier Pardo (E) | 99 |
| 3. | Yoann Bonato (F) | 88 |
| 4. | Simone Tempestini (I) | 79 |
| 5. | Nil Solans (E) | 70 |
| 6. | Simone Campedelli (I) | 70 |
| 7. | Alberto Battistolli (I) | 69 |
| 8. | Ken Torn (EST) | 55 |
| 9. | Norbert Herczig (HU) | 55 |
| 10. | Simon Wagner (A) | 54 |



Heimspiel-Verderber Bonato

**EM-Junioren (Rally4)**

| Pos. | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Laurent Pellier (F) | 157 Punkte |
| 2. | Oscar Palomo (E) | 131 |
| 3. | Andrea Mabellini (I) | 109 |
| 4. | Toni Herranen (FIN) | 93 |




ADAC

Ladniak: Doppelsieg und Junior-Titel, aber Vizemeisterschaft knapp verpasst

# Doch Spannung

Der Meister stand mit Martin Andersen bereits vor dem Finale in Hockenheim fest. Dort lieferten sich sein Engstler-Honda-Teamkollege Szymon Ladniak und Jessica Bäckman (Audi) aber einen wahren Krimi um den „Vizetitel".

Von: **Michael Bräutigam**

Angesichts 38 Punkten Vorsprung der Schwedin auf den Polen konnte man eigentlich gar nicht davon ausgehen, dass es noch mal so spannend werden würde. Doch Bäckmans Wochenende begann am Freitag denkbar schlecht. Auf nasser Strecke stopfte sie ihren Audi in die Streckenbegrenzung, woraufhin dieser nachhaltig beschädigt war. Weil am Freitagabend schon das erste Qualifying angesetzt war, wurde die Zeit knapp. Das Comtoyou-Team bekam das Auto zwar wieder halbwegs fit, doch nach nur anderthalb Runden musste Bäckman das Auto ohne Servolenkung (und Zeit) abstellen.

Ladniak sicherte sich dagegen hinter Pole-Mann Jonas Karklys (Hyundai) den zweiten Startplatz und acht Punkte. Mit immer noch 30 Punkten zugunsten Bäckman herrschte aber noch keine Panik.

Die kam erst auf, als im Samstagsrennen kurz vor Ende auf P4 ein Hinterrad am RS 3 abknickte – vermutlich ein Folgeschaden des Trainings-Crashs. Bäckman dachte, sie würde leer ausgehen, wurde aber noch auf P11 gewertet und holte damit sechs Punkte, die am Ende wichtig werden sollten.

## Ladniak Junior-Meister

Ladniak sicherte sich derweil ganz souverän seinen zweiten Saisonsieg und holte damit das Maximum heraus. Karklys, der den Start etwas verschlafen hatte, erbte noch Platz 3, nachdem diesen lange Vincent Radermecker im Maurer-Holden zu holen schien. Doch eine Runde plus wenige Meter vor dem Ziel legte ein Elektronik-Defekt das Auto – unter Safety Car, um Bäckmans Auto zu bergen – vorzeitig lahm.

Ladniaks Sieg machte auch seinen Titel in der Junior-Wertung klar, wo ansonsten nur noch René Kircher (Hyundai) Chancen auf den Titel hatte.

„Es wäre enttäuschend gewesen, eine Saison, in der ich lange um den Titel gekämpft habe, auf Platz 3 zu beenden."

Vizemeisterin Jessica Bäckman

Doch der Engstler-Pilot wollte noch mehr. Im zweiten Qualifying am Samstagabend holte er sich mit großem Abstand die Pole-Position. Kurz vor Schluss verdrängt Andersen noch Bäckman auf P3, womit er ihr zwei Punkte abnahm und so Schützenhilfe für den Teamkollegen leistete. Neuer Abstand: sieben Punkte.

Wäre das Rennen in der Reihenfolge des Qualifyings geendet, wäre Ladniak Vizemeister geworden. Doch Bäckman kam beim Start ins letzte Saisonrennen besser weg, beschleunigte Andersen aus und fuhr daraufhin im Honda-Sandwich auf P2. Andersen machte zwar nochmals Druck, konnte diesmal aber – auch wegen der maximalen Erfolgsgewichte – keine weitere Schützenhilfe für Ladniak leisten.

Der Pole beendete die Saison mit 68 von 70 möglichen Punkten in Hockenheim nahezu perfekt. Doch am Ende jubelte Bäckman: „Es wäre enttäuschend gewesen, eine Saison, in der ich lange Zeit um den Titel gekämpft habe, auf Platz 3 zu beenden." Titelträger Martin Andersen gelang übrigens ein Kunststück: Als erstem Fahrer in der ADAC TCR Germany überhaupt stand er in jedem Saisonrennen auf dem Podest. ■

### HOCKENHEIM, 1. RENNEN

| | Fahrer/Marke | Rd./Rückstand |
|---|---|---|
| 1. | Ladniak/Honda | 17 Runden |
| 2. | Andersen/Honda | + 0,504 s |
| 3. | Karklys/Hyundai | + 1,113 s |
| 4. | Kircher/Hyundai | + 1,957 s |
| 5. | Rölleke/Hyundai | + 2,258 s |
| 6. | Jahr/Hyundai | + 2,313 s |
| 7. | Hertner/Honda | + 3,477 s |
| 8. | Sing/Hyundai | + 4,370 s |
| 9. | Maurer/Holden | - 1 Runde |
| 10. | Radermecker/Holden | - 2 Runden |

### HOCKENHEIM, 2. RENNEN

| | Fahrer/Marke | Rd./Rückstand |
|---|---|---|
| 1. | Ladniak/Honda | 18 Runden |
| 2. | Bäckman/Audi | + 0,926 s |
| 3. | Andersen/Honda | + 1,442 s |
| 4. | Radermecker/Holden | + 12,145 s |
| 5. | Karklys/Hyundai | + 14,770 s |
| 6. | Kircher/Hyundai | + 16,249 s |
| 7. | Rölleke/Hyundai | + 18,712 s |
| 8. | Sing/Hyundai | + 41,538 s |
| 9. | Hertner/Honda | + 42,104 s |
| 10. | Maurer/Holden | - 1 Runde |

### ENDSTAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Martin Andersen (DK) | 420 |
| 2. | Jessica Bäckman (S) | 313 |
| 3. | Szymon Ladniak (PL) | 311 |
| 4. | Jonas Karklys (LT) | 255 |
| 5. | René Kircher (D) | 213 |
| 6. | Robin Jahr (D) | 162 |
| 7. | Vincent Radermecker (B) | 128 |
| 8. | Roland Hertner (D) | 128 |
| 9. | Patrick Sing (D) | 116 |
| 10. | Max F. Gruhn (D) | 101 |

**WTCR/TCR World Tour**

# Gescheiterte Pläne

Das Ende der WTCR ist wie berichtet besiegelt. Noch im August hörten sich die Pläne jedoch viel optimistischer an.

Von: **Michael Bräutigam**

Der WTCR-Fahrplan für 2023 sah dem Vernehmen nach schon sehr konkret aus. Um den Teams angesichts des Lynk & Co-Rückzugs Sicherheit zu geben, wurde im Rahmen des Events am Anneau du Rhin bereits der Saisonstart in Südamerika verkündet. Außerdem sollte TCR-Erfinder und -Promoter Marcello Lotti die Geschicke der Serie übernehmen. Kurz vor dem Endspurt der nun also letzten Saison ist die Situation anders. Um der Serie zumindest einen möglichst würdigen Abschied zu bescheren, übernimmt übrigens die Serie die Einschreibe- und Reisekosten von Gästen beim Finale in Jeddah.

Lotti hat nun seine „TCR World Tour" als Quasi-Nachfolger der WTCR bereits im Köcher. Der große Unterschied ist, dass es keine eigenständige Serie ist, sondern gewisse Rennen von nationalen und regionalen Serien in diese Welttournee einbezogen werden. Jemand, der alle Rennen bestreiten möchte, muss also quasi Gaststarts in verschiedensten Serien absolvieren. Die TCR Europe, Italien, Australien, Asien und Südamerika sollen laut Insider-Informationen dazugehören.

Die TCR Europe wird deshalb vermutlich sogar die Einführung des Einheits-Hybrids verschieben. Die ist für 2023 fest geplant. Weil die ersten drei Europe-Events aber gleichzeitig zur World Tour zählen sollen, wird wohl erst ab dem vierten Europe-Event mit dem Elektro-Zusatz gefahren. ■




WTCR

Marcello Lotti: Statt mit der WTCR nun mit eigener World Tour am Start

**TCR UK**

# Lachender Smiley

Chris Smiley (Honda) ist neuer Meister der TCR UK. Beim Finale in Snetterton musste er aber noch mal alles rausholen.

Von: **Michael Bräutigam**

Sieben Fahrer hatten vor dem alles entscheidenden Rennwochenende noch Titelchancen, am Ende aber lief es auf einen Zweikampf heraus. Als Tabellenführer war Smiley bereits angereist, doch nach Punkten gleichauf lag mit Isaac Smith (VW) die Entdeckung der Saison. Mit seinem „Altwagen" holte er zwar keinen Sieg, punktete aber in jedem Rennen und war deshalb bis zuletzt im Titelrennen.

Smiley sicherte sich auf nasser Strecke die Pole-Position, Smith war auf P5 aber alles andere als geschlagen. Im Verlauf des – noch nasseren – ersten Rennens arbeitete er sich auf P2 vor und holte die schnellste Runde, womit er den Punktverlust minimal hielt.

Fast noch wichtiger: Im Reversed Grid des zweiten und entscheidenden Laufs stand Smith vor dem ehemaligen BTCC-Piloten, der übrigens 2014 im VW Scirocco R-Cup im Rahmen der DTM unterwegs war. Smith konnte sich gleich einige Plätze vorkämpfen, während Smiley sich etwas mehr abarbeitete. Virtuell hatte Smith zwischenzeitlich sogar den Titel inne. Doch Smiley kam an Smith heran, der dann auch noch einen Abflug hinlegte. Mit letztlich P3 (Sieger: Lewis Kent/Hyundai) war der Titel für Smiley besiegelt. Der Brite vertritt am Wochenende seine Nation bei den Motorsport Games. ■




TCR UK/JAKOB EBREY

Erst UK-Titel, jetzt Motorsport Games: Der neue Champion Chris Smiley

## NACHRICHTEN

**WTCR: CATSBURG ZURÜCK**
Das BRC-Team verstärkt sich für den Saisonendspurt mit Nick Catsburg. Der Niederländer, der schon 2019 für BRC und 2020 für Engstler in der WTCR fuhr, wird einen dritten Hyundai neben den Stammfahrern Mikel Azcona und Norbert Michelisz pilotieren.

**MOTORSPORT GAMES MIT CORONEL UND CO.**
Mehr als ein Dutzend teils namhafte Fahrer treten am Wochenende zum Tourenwagen-Wettbewerb bei den FIA Motorsport Games in Le Castellet an. Prominenteste Teilnehmer sind die WTCR-Piloten Tom Coronel (Niederlande) und Gilles Magnus (Belgien). Auch STCC-Pilot Andreas Bäckman (Schweden) und der frischgebackene TCR-UK-Champion Chris Smiley sind dabei. Weitere Anreisen haben dagegen Aaron Cameron (Australien), Raphael Reis (Brasilien), Ignacio Montenegro (Argentinien), Andy Yan (Hongkong) und Travis Hill (Kanada). Die Schweiz wird von Gabriel Lusquiños vertreten.

**TCR DÄNEMARK: HALDER MIT ZWEITEM ANGRIFF**
Nach dem knapp verpassten Titel in der TCR Dänemark tritt Mike Halder dort 2023 zum zweiten Mal an. Das Paket bleibt gleich: Er startet im schwedischen Team von TPR Motorsport. Insgesamt bringt das Team drei Autos an den Start. Mit Anton Bergström steht schon ein Teamkollege für Mike Halder fest.

**MACAU: NEUER TITEL**
Nachdem klar wurde, dass die WTCR auch 2022 nicht in Macau starten würde, war noch offen, in welcher Form der „große" Tourenwagen-Event in der Spielerstadt stattfinden würde. Nun ist klar: In Form der TCR Asia Challenge wird ein eigener Einzeltitel aus der Taufe gehoben. „Ich bin überzeugt, dass der Event sehr erfolgreich wird", sagt TCR-Boss Marcello Lotti.

# Larson fährt Frust davon

Kyle Larson absolvierte 199 der 267 Runden in der Führung und holte sich alle drei Stage-Siege

MOTORSPORT IMAGES

Nach zwei niederschmetternden Rennen in den letzten Wochen meldete sich der scheidende Champion Kyle Larson in Homestead eindrucksvoll zurück. Der Chevrolet-Pilot hatte zwar von Anfang an das beste Auto, kurz vor Schluss wäre er jedoch fast wieder Opfer einer Kontroverse geworden.

Von: **Philipp Körner**

Die jüngere Vergangenheit meinte es alles andere als gut mit Kyle Larson. Erst verbaute er sich mit einem ärgerlichen Fahrfehler in Charlotte die Chance auf die Titelverteidigung. Dann geriet der Hendrick-Pilot in Las Vegas mit Bubba Wallace (Toyota) aneinander, welcher Larsons ruppiges Überholmanöver mit einem Abschuss und anschließenden Schubsern quittierte. Während Wallace deswegen für Homestead gesperrt wurde, hatte Larson nur einen Wunsch: den Ärger der letzten Wochen endlich hinter sich zu lassen.

Der 30-Jährige übte direkt zu Beginn reichlich Druck aus und übernahm in Runde 27 von insgesamt 267 erstmals die Führung von seinem Teamkollegen William Byron (Chevrolet). Ohne echte Gegenwehr enteilte Larson daraufhin in Richtung des ersten Stage-Sieges. Nach einem ähnlichen Prinzip verlief dann auch der zweite Abschnitt, in dem sich der Toyota-Pilot Martin Truex Jr. als bester Verfolger etablierte. Ein Unfall des Playoff-Fahrers Chase Briscoe (Ford) kurz vor Stage-Ende schenkte Larson vorzeitig den zweiten Erfolg. Briscoe muss nun beim vorletzten Rennen in Martinsville siegen, um weiter vom Titel träumen zu dürfen.

Gleiches gilt wohl auch für Ryan Blaney. Der Penske-Pilot kreiselte 56 Runden vor Ende in seinem Mustang von der Aufwärmbahn nach der Boxengassenausfahrt. Blaney wütete wegen des Schnitzers: „Ich habe wie ein verdammter Idiot runtergeschaltet. Zum zweiten Mal in Folge mache ich ein gutes Rennen mit einem Fahrfehler kaputt."

## Larson dreht Truex

Nach einem deftigen Abflug von Tyler Reddick (Chevrolet) konnte das Feld die finalen Stopps unter Gelb absolvieren. Dabei kam es zu einem folgenschweren Kontakt zwischen dem zu diesem Zeitpunkt vorne liegenden Truex und Verfolger Larson: Der amtierende Champion gab dem zu seiner Crew abbiegenden Toyota einen Stups, infolgedessen dieser mit dem Heck voran zum Stehen kam. Die Mechaniker konnten nur knapp ihrem außer Kontrolle geratenen Auto ausweichen.

Im Nachgang stellte sich heraus, dass Truex wegen der tief stehenden Sonne seine Haltestelle etwas zu spät ausgemacht hatte und dementsprechend stärker bremsen musste. Larson war also zur falschen Zeit am falschen Ort.

Trotz dieses unglücklichen Schreckmoments brachte Kyle Larson seinen dritten Saisonsieg souverän ins Ziel. Dabei profitierte er von dem harten und zeitaufwendigen Verfolgerduell von Ross Chastain (Chevrolet) und A.J. Allmendinger (Chevrolet). Obwohl Larson nicht mehr Fahrermeister werden kann, qualifizierte er sein Team mit dem Sieg für das Finale in der nennungsabhängigen Owner's-Titel-Wertung. Larson scherzte: „Ich werde alles geben, es geht ja um meinen Gehaltsscheck!" ■

## NASCAR CUP SERIES

**Homestead/Florida (USA)**
34. von 36 Meisterschaftsläufen

| | Fahrer | Marke |
|---|---|---|
| 1. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 2. | Ross Chastain (USA) | Chevrolet |
| 3. | A. J. Allmendinger (USA) | Chevrolet |
| 4. | Austin Dillon (USA) | Chevrolet |
| 5. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 6. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 7. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 8. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 9. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 10. | Daniel Suárez (MEX) | Chevrolet |

**Gesamtwertung**
Stand nach 34 von 36 Rennen

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Logano (Ford) | 4106 Punkte |
| 2. | Chastain (Chevrolet) | 4101 |
| 3. | Elliott (Chevrolet) | 4093 |
| 4. | Byron (Chevrolet) | 4087 |
| 5. | Hamlin (Toyota) | 4082 |
| 6. | Blaney (Ford) | 4069 |
| 7. | Bell (Toyota) | 4054 |
| 8. | Briscoe (Ford) | 4043 |
| 9. | Larson (Chevrolet) | 2266 |
| 10. | Suárez (Chevrolet) | 2230 |



MOTORSPORT IMAGES

Saisonsieg Nummer 3 für Larson




**Einschläge mit dem „falschen" Ende voran sind die große Schwachstelle der Next-Gen**

MOTORSPORT IMAGES

**Cup Series**

# Neue Heckstruktur ab 2023

Als Reaktion auf gleich mehrere unfallbedingte Gesundheitsprobleme und auf die sehr deutliche Kritik der Fahrer überarbeitet die NASCAR das Heck der neuen Auto-Generation an diversen Stellen.

Von: **Philipp Körner**

Die bisherige Bilanz ist verheerend: Mit Kurt Busch (Toyota) und Alex Bowman (Chevrolet) mussten in dieser Saison zwei Fahrer zahlreiche Rennen aufgrund von Gehirnerschütterungssymptomen aussetzen. Im Fall von Kurt Busch bedeuteten der Einschlag mit dem Heck voran und die seit Monaten herrschende gesundheitliche Unsicherheit sogar das vorzeitige Ende seiner Vollzeit-Karriere im Cup. Aus dem Hoffnungsträger Next-Gen war so zuletzt ein ziemliches Sorgenkind geworden.

Weitere schwere Abflüge wie der doppelte Mauereinschlag von Cody Ware in Texas verstärkten die Kritik aus dem Fahrerkreis nochmals. Ihren Standpunkt machten die Piloten bei den Meetings mit der NASCAR mehr als deutlich. In ebendiesem Kreis stellte die NASCAR nun kürzlich ihren Plan für eine bessere Dämpfung vor. Im Mittelpunkt der Überarbeitung steht eine neue Verbindung zwischen dem Stoßfänger und dem Rahmengerüst hinter der Fahrgastzelle. Außerdem gestalteten die Ingenieure diverse Streben im hinteren Abschnitt neu, um die Dämpfung weiter zu erhöhen. Da sich die Änderungen nicht sofort umsetzen lassen, wurde ihr Debüt auf das kommende Jahr gelegt. Die vielen bereits gefertigten Chassis müssen über den Winter umfangreich überarbeitet werden. Die anfänglichen Kosten wird die NASCAR übernehmen, um die Teams nach der teuren Anschaffung der neuen Autos in diesem Jahr zu entlasten.

Jüngste Crashtests zeigten, dass die Krafteinwirkung stark gesenkt werden kann. Allerdings drohen mit der weicheren, vereinfachten Struktur kürzere Nutzungszyklen und dementsprechend häufigere Überholungen. Bislang galt die stabilere Struktur der Next-Gen sowohl auf der Strecke als auch in den heimischen Werkstätten als einer der größten Pluspunkte. ■

**Xfinity Series Homestead**

# Gragson folgt Berry

Mit einem dominanten Vortrag sicherte sich der Chevrolet-Youngster Noah Gragson seinen Platz im Playoff-Finale der zweiten Liga: Der baldige Cup-Fahrer gewann alle drei Stages.

Am Ende musste sich der 23-Jährige allerdings die Belohnung für die vorangegangene Glanzfahrt hart erarbeiten. Eine Neutralisierung 13 Runden vor Ende zerstörte seinen gewaltigen Neun-Sekunden-Vorsprung und brachte mit Ty Gibbs (Toyota) und A.J. Allmendinger (Chevrolet) zwei direkte Playoff-Herausforderer in Schlagdistanz.

Der gewohnt kompromisslose Gragson sprang auch über die letzte Hürde und jubelte erleichtert: „Ich wollte den Sieg hier so sehr." In Homestead hatte der Jungstar vorher mehrfach Rückschläge erdulden müssen. Gragson ist nach Josh Berry der zweite JR-Motorsports-Fahrer, der sich sein Ticket für das Playoff-Finale in Phoenix geschnappt hat. Die verbliebenen zwei Plätze werden in Martinsville ausgefahren. ■ PK




MOTORSPORT IMAGES

**Hendrick-Satellit JR Motorsports hat mit Gragson den zweiten Titel-Anwärter**

**Trucks Series Homestead**

# Quartett gefunden

Toyota-Pilot Ty Majeski triumphierte im vorletzten Rennen der Truck-Saison. Ebenfalls im Finale sind seine Markenkollegen Chandler Smith und Ben Rhodes sowie Ford-Mann Zane Smith.

Im Gegensatz zu allen Erwartungen verlief der vorletzte Playoff-Lauf der Pickup-Serie erstaunlich ruhig: Abseits der zwei Stagepausen gab es keine Caution. Den ersten Abschnitt gewann Ben Rhodes, Zane Smith den zweiten. Schlussendlich war Ty Majeski jedoch der Beste.

Der 28-Jährige absolviert seine erste Vollzeit-Saison in der dritten Liga und durfte in Homestead zum zweiten Mal feiern. Erfolg Nummer 1 bejubelte er zwei Rennen zuvor in Bristol. Ty Majeski, der deutlich vor Zane Smith ins Ziel kam, bremst die Erwartungen: „Ich kann nicht beurteilen, wer der Favorit ist und wer nicht." Trotzdem schickte er eine kleine Drohung an seine Titel-Rivalen. Er hätte die begrenzte Simulatorzeit extra für das Oval von Phoenix genutzt. ■ PK




MOTORSPORT IMAGES

**Ty Majeski (vorne) ist einer von drei Toyota-Vertretern im Playoff-Finale**




Regen als einziger Lichtblick: In Zolder bezwang Sascha Lenz (#2) für einmal Norbert Kiss (#1)

FIA ETRC

# Eins bleibt Eins

Norbert Kiss hat seinen nächsten Doppelpack: Nach den Titeln 2014 und 2015 gelang ihm nun auch der Doppel-Titel 2021/2022. In diesem Jahr war der MAN-Pilot sogar noch dominanter.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach dem Halbzeit- und Highlight-Event am Nürburgring (siehe Ausgabe 32) stand eine lange Sommerpause an, in der es eine traurige Nachricht gab: Der dreifache französische Meister Anthony Janiec starb Anfang August im Alter von nur 37 Jahren. Erst 2020 war sein damaliger Teamchef und -gründer Patrick Folléas gestorben, für das Lion Truck Racing Team also ein weiterer harter Schlag. Für den Rest der Saison übernahm Jonathan André das Cockpit.

## Kiss unbeeindruckt

Auf die lange Saisonunterbrechung folgte ein Endspurt, der sich gewaschen hatte. Die letzten vier Stationen in Most, Zolder, Le Mans und Jarama wurden in nur vier Wochen zur echten Belastungsprobe für die Teams.

Von allem unbeeindruckt war wieder einmal Norbert Kiss. Der Ungar, der sich souverän den Halbzeittitel gesichert hatte, machte in Tschechien gleich wieder klar, dass der Titel nur über ihn ging. Für beide Hauptrennen sicherte er sich sowohl die Pole-Position als auch die souveränen Laufsiege, Sascha Lenz (MAN) und Jochen Hahn (IVECO) komplettierten jeweils das Podest, wobei sie von Samstag auf Sonntag die Plätze tauschten.

Im Reversed-Rennen am Samstag konnte Lukas Hahn (IVECO) beinahe seinen zweiten EM-Laufsieg feiern, wurde in der letzten Kurve aber von Jamie Anderson (MAN) unsanft zur Seite geschoben, woraufhin der Brite gewann. Der Reversed-Lauf am Sonntag war für Anderson dann von der Pole aus leichtere Beute.

Regen am ersten Renntag von Zolder sorgte dafür, dass zum ersten Mal in der laufenden Saison nicht Kiss der Auftaktsieger wurde. Stattdessen nutzte Sascha Lenz die rutschigen Bedingungen für seinen ersten und einzigen Saisonsieg in einem Hauptrennen.

Jochen Hahn sorgte mit seinem Sieg im ersten Sprintrennen von Zolder für einen deutschen Feiertag, ehe am Sonntag wieder Kiss zuschlug. Das zweite Reversed-Rennen ging an Shane Brereton (MAN), der damit seinen ersten Saisonerfolg feierte.

## Hahn wird Vizemeister

Die Titelentscheidung fiel dann bereits in Le Mans: Kiss holte sich am Samstag einen Sieg sowie P2 im Reversed-Rennen (hinter Freightliner-Pilot Téo Calvet) und hatte damit alle Trümpfe in der Hand. Mit dem Sieg im Hauptrennen am Sonntag war der Titel dann fünf Rennen vor Schluss bereits fix. Das Reversed-Rennen ging erneut an einen Freightliner-Fahrer, diesmal Adam Lacko.

In Spanien gingen einmal mehr beide Hauptrennen an Kiss, die Sprint-Siege an André Kursim (MAN) und erneut Calvet. Der spannende Kampf um den zweiten Tabellenrang ging zugunsten von Jochen Hahn aus, obwohl er im dritten Lauf noch einen Ausfall verkraften musste. Der letztjährige Vizemeister Sascha Lenz musste sich mit P3 abfinden.

Die Teamwertung ging an „Révész & T Sport“ (Norbert Kiss/Antonio Albacete), die die „Bullen von IVECO“ (Jochen Hahn/Steffi Halm) klar bezwangen.

Im Promoters Cup für Fahrer mit Chrom-Status konnte sich Calvet nach dem Vizetitel im Vorjahr diesmal knapp vor Jamie Anderson durchsetzen. ■

## ENDSTAND TRUCK-EUROPAMEISTERSCHAFT

**Nach acht Rennwochenenden (insgesamt 25 Fahrer/-innen)**

| | Fahrer | Team | Marke | Pkte. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Norbert Kiss (H) | Révész Racing | MAN | 410 |
| 2. | Jochen Hahn (D) | Team Hahn Racing | IVECO | 295 |
| 3. | Sascha Lenz (D) | SL Trucksport 30 | MAN | 285 |
| 4. | Adam Lacko (CZ) | Buggyra ZM Racing | Freightliner | 264 |
| 5. | Antonio Albacete (E) | T Sport Bernau | MAN | 197 |
| 6. | Jamie Anderson (GB) | Anderson Racing | MAN | 149 |
| 7. | Stephanie Halm (D) | Team Schwabentruck | IVECO | 132 |
| 8. | Téo Calvet (F) | Buggyra ZM Racing | Freightliner | 131 |
| 9. | André Kursim (D) | Don't Touch Racing | IVECO | 117 |
| 10. | Shane Brereton (GB) | Tor Truck Racing | MAN | 55 |
| 11. | Lukas Hahn (D) | Team Hahn Racing | IVECO | 38 |
| 12. | Steffen Faas (D) | tankpool24-Racing | Scania | 36 |
| 13. | José Rodrigues (P) | Reboconort | MAN | 25 |
| 14. | Anthony Janiec (F) | Lion Truck Racing | MAN | 13 |
| 15. | René Reinert (D) | Reinert Racing | IVECO | 11 |



FIA ETRC

14 von 16 Hauptrennen gewonnen: Champion Norbert Kiss mit seinem Team





# Tropischer Druck

In der Hitze von Malaysia machte Enea Bastianini WM-Leader Francesco Bagnaia mächtig Druck. Doch der hielt stand und braucht beim WM-Finale in Valencia nur noch zwei Punkte. Fabio Quartararo kämpfte wie ein Löwe und fuhr aufs Podest.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Sie wirkten wie ein Haufen aufgewühlter roter Ameisen. Paolo Ciabatti und Davide Tardozzi rannten ständig zwischen der Ducati-Box und dem Kommandostand an der Boxenmauer hin und her, und irgendwann entglitt auch das übliche Pokerface von Gigi Dall'Igna, und er rannte von seinem Stuhl in der Box zur Boxenmauer. Francesco Bagnaia hatte in Sepang den ersten Matchball zum MotoGP-Fahrertitel. 15 Jahre nach Casey Stoner, nach vielen harten Jahren, in denen Dall'Igna und seine Truppe alles getan haben, um das beste Motorrad des MotoGP-Feldes zu bauen. Nun war es gerade einer der ihren, der alles gefährdete. Denn Enea Bastianini machte Francesco Bagnaia mächtig Druck, setzte sich zwischenzeitlich an die Spitze, und selbst in der letzten Runde setzte er noch einen Angriff. Doch Bagnaia blieb souverän. Es war die heldenhafte Fahrt von Fabio Quartararo, die die Titelentscheidung bis Valencia hinauszögert.

## Hitze des Gefechts

Drei Jahre sind seit dem letzten MotoGP-Rennen in Malaysia vergangen. Wenn es diesen Sommer auch in Europa heiß war, kein Wochenende war so kräftezehrend wie Sepang mit seiner hohen Luftfeuchtigkeit. Auch die Nerven lagen blank. WM-Leader Francesco Bagnaia stürzte am Samstag gleich zweimal. In FP3 wurde zunächst eine schnelle Runde von ihm durch Franco Morbidelli zerstört, beim nächsten Versuch stürzte er. Er schaffte es zwar durch die Q1, doch in Q2 stürzte er erneut und musste vom neunten Platz aus starten. Fabio Quartararo erging es noch schlechter. In seiner schnellen Runde mit dem zweiten Reifen hatte er einen bösen Rutscher, seine Zeit reichte nur für den 12. Startplatz. Und Aleix Espargaró hatte es nicht in die Q2 geschafft. Die Titelkandidaten waren alle im Mittelfeld versackt. Dafür hatten andere Aufwind. Jorge Martín pulverisierte mit 1.57,790 den Quali-Rekord von Fabio Quartararo um über eine halbe Sekunde. Der Pramac-Ducati-Pilot stellte klar: „Auch meine Rennpace ist gut. Ich fahre auf Sieg. Der WM-Titel geht mich nichts an, der wird hinter mir ausgetragen."

> „Ich hatte mich nicht mit Zahlenspielen auseinandergesetzt. Pecco hat geführt, ich habe versucht mitzuhalten. Aber in den letzten zwei Runden waren meine Reifen am Limit."
>
> Fabio Quartararo

Dann legte Bagnaia einen fulminanten Start hin. Von der neunten Startposition war er bereits in der zweiten Kurve Zweiter! Quartararo machte es nicht viel schlechter, stürmte von P12 auf P5 vor. Der Weltmeister machte auch dort nicht halt: In der fünften Runde überholte er Marc Márquez. Auch wenn zu den drei Ducatis an der Spitze eine Zweieinhalb-Sekunden-Lücke klaffte, lag nun nur noch Enea Bastianini zwischen ihm und dem WM-Leader. Dann flog Martín spektakulär ab, und Bagnaia wurde an die Spitze gespült. Doch Bastianini machte nicht die geringsten Anstalten, für ihn als Schützenhilfe zu agieren. Im Gegenteil: Er machte Druck. Und während er sich mit Bagnaia um die Führung stritt, kam Quartararo immer näher.

So viel Stress wie die Ducati-Oberen hatte Bagnaia unter seinem Helm jedoch nicht: „Normalerweise ist Bastianini auf gebrauchten Reifen zum Ende des



Von wegen Teamorder: Francesco Bagnaia (#63) musste sich gegen Enea Bastianini zur Wehr setzen

DUCATI




MOTOGP



**Wieder ein Held: Fabio Quartararo fuhr zwischen die Ducatis auf Platz 3**



DUCATI

**Emotionaler Empfang für Bagnaia**



MOTOGP

**Hier ging's zur Sache: Nahkampf zwischen Álex Rins, Marco Bezzecchi, Brad Binder und dessen Bruder Darryn**

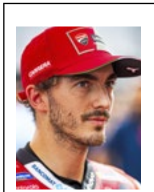
Rennens sehr gut", wusste Bagnaia. „Als ich hinter ihm war, habe ich aber gesehen, dass ich schneller fahren konnte. Deshalb habe ich mich so schnell es ging wieder an die Spitze gesetzt. Er hatte mehr Kurvenspeed, doch ich konnte später bremsen. So habe ich etwas riskiert und mich wieder an die Spitze gesetzt. Ich habe für die letzte Runde noch genügend Reifen übrig gehabt. Er hat einen Fehler in Turn 9 gemacht und lief zu weit, das hat mir die Sache dann erleichtert."

## Teamorder bei Ducati?

Dass Bastianini irgendwann, als die Nervosität in der Ducati-Box am größten wurde und Dall'Igna auch einige Worte mit dem Gresini-Team wechselte, wieder zurückfiel und auch in der letzten Runde noch einen Angriff ansetzte, diesen aber nicht zu Ende führte, war für viele ein Zeichen dafür, dass doch eine Teamorder im Spiel war. Dem widersprachen alle, wobei Bastianini es sich nicht ganz verkneifen konnte: „Pecco war zum Schluss unheimlich stark, er hatte diesmal mehr Traktion als ich. Ich habe versucht, ihn anzugreifen, sah aber, dass es nicht reichte, so habe ich mich wie in Misano nach außen tragen lassen, um ihn nicht zu berühren", so der Gresini-Pilot. Im Nebensatz merkte er aber an: „Ich sollte ihn ja keinem unnötigen Risiko aussetzen." Fabio Quartararo war als Dritter wieder der Held von Yamaha. „Ich hatte mich nicht mit Zahlenspielen auseinandergesetzt", gab der Franzose zu. „Pecco hat geführt, ich habe versucht, so gut es ging zu folgen. Ich konnte zeitweilig gar näherkommen, aber in den letzten zwei Runden war ich mit meinen Reifen am Limit."

Nun braucht Bagnaia in Valencia nur noch einen 14. Platz zum Titel. Doch ruhig schlafen können seine Ducati-Bosse noch nicht. Bagnaia stellt auch klar: „Wenn man zu vorsichtig ist, kann es gefährlich sein, weil man in der Gruppe ist. Ich werde versuchen, ein normales Wochenende zu fahren. Ich versuche, keinen Blödsinn zu machen. Aber wenn ich gewinnen kann, werde ich es versuchen." ■

## DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



**WAS WAR DAS FÜR EIN SUPERSTART, ODER?**
Ja, er war unglaublich. Meine Reaktion an der Ampel war gut, und ich habe in der Bremszone vor Turn 1 einiges riskiert. Da habe ich gleich sieben Plätze gutgemacht, das hat mir den Kampf um den Sieg mächtig erleichtert. Jorge Martín hat vorne ein unglaubliches Tempo angeschlagen, und ich habe versucht, ihm zu folgen. Ich habe aber noch zwei Runden gedacht, dass ich ruhiger machen sollte, denn dieses Tempo war mir zu hoch. Nachdem er gestürzt war, habe ich versucht, die Reifen zu managen. Enea Bastianini hat aber mächtig Druck gemacht, und der schwerste Teil des Rennens war, als er mich überholt hat. Es war nicht einfach, ihm zu folgen. Er hatte mehr Traktion in den schnellen Kurven, ich in den langsamen. Ich war aber auf der Bremse stärker. Ich denke, das war der Schlüssel, warum ich das Rennen gewinnen konnte.

**WIE KONNTEN SIE SICH AM SONNTAG SO VERBESSERN?**
Ich hatte am Samstag zwei Fehler gemacht, bei denen ich gestürzt bin. Für Valencia muss ich daran glauben, dass wir stark sein können, ohne es so zu forcieren wie hier am Samstag.

**WIE SCHWER WAR ES, AN DAS RENNEN UND AN DEN TITEL ZU DENKEN?**
Als ich drei Runden vor Schluss 0,5 Sekunden Vorsprung hatte, war ich etwas beruhigt. Da habe ich wieder etwas Tempo rausgenommen, weil der Hinterreifen bereits kritisch war.

# Ewig kämpft Binder


POLARITY PHOTO

Auch in Sepang war es wieder Brad Binder, der für KTM ein Top-10-Ergebnis holte. Dabei sah es zu Beginn des Wochenendes sogar noch vielversprechender aus.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Brad Binder begann das Wochenende in Malaysia mit einem Knall. Der KTM-Werksfahrer fuhr im ersten freien Training gleich die schnellste Zeit. Weil die Strecke am Nachmittag feucht war, blieb seine Zeit die schnellste des Freitags. Doch am Samstag kam die südafrikanische KTM-Speerspitze nicht mehr so gut in Fahrt. Er konnte sich nur noch um eine Zehntel verbessern, während die Spitze eine Sekunde zulegte. In der Q1 musste sich Binder mit den beiden Ducati-Werkspiloten Francesco Bagnaia und Jack Miller messen. Letzteren ließ er hinter sich, doch Bagnaia war fokussiert, und in seinem Windschatten schaffte es Marc Márquez in die Q2.

Binder schaltete am Sonntag wieder auf Angriff und überholte der Reihe nach keine Geringeren als Aleix Espargaró und Joan Mir. Zum Schluss fing ihn aber noch Jack Miller ab, so beendete er das Rennen als Achter. „Mehr war diesmal nicht drin“, gab Binder offen wie immer zu. „Wir müssen einfach weiter daran arbeiten, dass wir am Sonntagnachmittag so weit sind, wie wir es sein wollen. Wir haben aber in diesen sechs Wochen in Übersee eine Menge gelernt, und es waren so manche Überraschungen dabei. Meine Jungs haben teilweise Unglaubliches geleistet, es ist nur eine Frage der Zeit, bis wir unser Ziel erreichen, und das ist vorn zu fahren.“

Miguel Oliveira fuhr vom 18. Startplatz aus bis an die Top 10 heran, doch zum Schluss bekam er Reifenprobleme und musste sich mit dem 13. Platz zufriedengeben. „Ich hatte zunächst das Gefühl, dass ich eine schnelle Pace habe, und ich konnte tatsächlich in die Top 10 vorfahren“, so der Portugiese. „Aber so um Runde 10 oder 11 herum begann ich, Probleme mit dem Hinterreifen zu bekommen. Ich konnte das Motorrad nicht mehr abbremsen und wurde immer wieder hinausgetragen. Nach den vielen Überseerennen bin ich nun froh, wieder nach Hause zu kommen, und ich werde hoch motiviert zum Saisonfinale kommen.“ ■

## KOMMENTAR

**ES WAR WIE EINE HEIMKEHR.** Durch die Wintertests und den freundlichen Empfang durch die Fans war Malaysia für viele Fahrer wie eine zweite Heimat. Doch sie rief sich auch mit brütender Hitze wieder in Erinnerung und machte es Fahrern wie Zuschauern gleichermaßen schwer. Wenn es auch nicht ganz so viele waren wie vor der Pandemie, auch aus Indonesien kamen sie wieder in Scharen, und sogar Firmen aus dem Inselstaat laden mittlerweile ihre Mitarbeiter als Bonus zu diesem Rennen ein. Dabei müssen alle deutlich tiefer in die Tasche greifen als vor der Pandemie, Reisen gibt es nicht mehr zum Dumpingpreis. Die Fahrer wussten es umso mehr zu würdigen, wie ihre Fans sich mit gewaltigem Aufwand optisch und akustisch für sie starkmachten. Es ist kein Zufall, dass es 2023 noch mehr Grands Prix in Asien geben wird.


**Dian Sulistiyowati**
**Reporterin**

## AUS DEM FAHRERLAGER

### FÜR DIE KLEINEN

In zwei Wochen findet in Valencia wieder das Weltfinale der MiniGP statt, und viele berühmte Fahrer boten sich als Botschafter für die Serie an. Unter anderen wird Jack Miller den Kids seiner Heimat Australien beistehen, Fabio Quartararo denen aus Frankreich, Brad Binder den aus Irland, Miguel Oliveira den Portugiesen und Marcel Schrötter den Österreichern. Die Suzuki-Werkspiloten losten den einzelnen Fahrern die Motorräder zu.

### WIEDERSEHENSFREUDE

Das bunte Leben um den Malaysia-Grand-Prix herum war wieder in vollem Gange. Dass es immer wieder in Strömen regnete, hielt die euphorischen Fans nicht ab, sie stellten sich unter oder spannten die Schirme auf. Sobald es aufgehört hatte, waren sie wieder voll im Geschehen. Auf den Motorradparkplätzen waren zwar viele große Maschinen, aber die Roller und Underbones überwiegen weiterhin. Davon konnte auch die internationale Presse Gebrauch machen. Man konnte die Scooter für relativ wenig Geld mieten und sich so die doch recht weiten Wege um die Strecke und im Fahrerlager verkürzen.

### APPLAUS DEM GÖNNER

Dass am Samstag Red-Bull-Gründer Dietrich Mateschitz im Alter von 78 Jahren verstorben ist, machte viele im Fahrerlager traurig. Der größte Motorsport-Mäzen der letzten zwei Jahrzehnte hat durch die Unterstützung des MotoGP Rookies Cup die Karriere vieler heutiger Stars erst ermöglicht, und die meisten heutigen WM-Piloten, die einst in dieser Serie angefangen haben, sind bis heute Red-Bull-Athleten geblieben. Das Geld des Energy-Drinks hat auch viele Karrieren in den Jahren, in denen sich die Fahrer in den unteren WM-Klassen beweisen mussten, dafür gesorgt, dass es weiterging. So gab es am Sonntag für den großen Österreicher nicht die übliche Schweigeminute, sondern eine Minute ununterbrochenen Applaus, dem sich die Zuschauer auf den Tribünen anschlossen. ■ DS


HOFMANN

**Eine Minute Applaus für den verstorbenen Motorsportmäzen Didi Mateschitz**

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Sepang (MAL) – 23. Oktober 2022** 19. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,860 km über 20 Runden à 5,543 km. 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 31 Grad, Asphalt: 38 Grad. Schnitt des Siegers: 165,3 km/h.

### RENNERGEBNIS

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Topspeed | Schnellste Rd. | Reifen v./h. | Punkte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Francesco Bagnaia (I) | Ducati D16 GP22 | 20 | 40.14.332 min | 335,4 km/h | 1.59,703 min | M/S | 25 |
| 2. | Enea Bastianini (I) | Ducati D16 GP21 | 20 | +0.270 s | 330,2 km/h | 1.59,686 min | M/S | 20 |
| 3. | Fabio Quartararo (F) | Yamaha YZR-M1 | 20 | +2.773 s | 330,2 km/h | 2.00,145 min | M/S | 16 |
| 4. | Marco Bezzecchi (I) | Ducati D16 GP21 | 20 | +5.446 s | 329,2 km/h | 2.00,003 min | M/S | 13 |
| 5. | Álex Rins (E) | Suzuki GSX-RR | 20 | +11.923 s | 331,2 km/h | 2.00,120 min | M/S | 11 |
| 6. | Jack Miller (AUS) | Ducati D16 GP22 | 20 | +13.472 s | 333,3 km/h | 2.00,392 min | M/S | 10 |
| 7. | Marc Márquez (E) | Honda RC 213 V | 20 | +14.304 s | 329,2 km/h | 1.59,969 min | M/S | 9 |
| 8. | Brad Binder (ZA) | KTM RC16 | 20 | +16.805 s | 330,2 km/h | 2.00,146 min | M/S | 8 |
| 9. | Johann Zarco (F) | Ducati D16 GP22 | 20 | +18.358 s | 330,2 km/h | 2.00,391 min | M/S | 7 |
| 10. | Aleix Espargaró (E) | Aprilia RS-GP | 20 | +21.591 s | 321,4 km/h | 2.00,704 min | M/S | 6 |
| 11. | Franco Morbidelli (I) | Yamaha YZR-M1 | 20 | +23.235 s | 329,2 km/h | 1.59,983 min | M/S | 5 |
| 12. | Cal Crutchlow (GB) | Yamaha YZR-M1 | 20 | +24.641 s | 323,3 km/h | 2.00,782 min | M/S | 4 |
| 13. | Miguel Oliveira (P) | KTM RC16 | 20 | +24.918 s | 330,2 km/h | 2.00,552 min | M/S | 3 |
| 14. | Pol Espargaró (E) | Honda RC 213 V | 20 | +25.586 s | 323,3 km/h | 2.01,046 min | M/S | 2 |
| 15. | Raúl Fernández (E) | KTM RC16 | 20 | +27.039 s | 322,3 km/h | 2.00,638 min | M/S | 1 |
| 16. | Maverick Viñales (E) | Aprilia RS-GP | 20 | +30.427 s | 330,2 km/h | 2.00,865 min | M/S | - |
| 17. | Álex Márquez (E) | Honda RC 213 V | 20 | +33.322 s | 327,2 km/h | 2.00,880 min | M/S | - |
| 18. | Remy Gardner (AUS) | KTM RC16 | 20 | +33.691 s | 321,4 km/h | 2.01,109 min | M/S | - |
| 19. | Joan Mir (E) | Suzuki GSX-RR | 20 | +41.838 s | 329,2 km/h | 2.00,142 min | M/S | - |
| | **Nicht gewertet:** | | | | | | | |
| | Darryn Binder (ZA) | Yamaha YZR-M1 | 10 | +10 Runden | 318,5 km/h | 2.00,681 min | M/S | - |
| | Fabio Di Giannantonio (I) | Ducati D16 GP21 | 10 | +10 Runden | 323,3 km/h | 2.01,052 min | M/S | - |
| | Jorge Martín (E) | Ducati D16 GP22 | 6 | +14 Runden | 331,2 km/h | 1.59,634 min | M/S | - |
| | Tetsuta Nagashima (J) | Honda RC 213 V | 4 | +16 Runden | 317,6 km/h | 2.01,679 min | M/S | - |
| | Luca Marini (I) | Ducati D16 GP22 | 1 | +19 Runden | 278,3 km/h | - | M/S | - |

### STARTAUFSTELLUNG

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Martín | 1.57,790 min |
| 2. | Bastianini | 1.58,246 min |
| 3. | M. Márquez | 1.58,454 min |
| 4. | Bezzecchi | 1.58,490 min |
| 5. | Rins | 1.58,575 min |
| 6. | Marini | 1.58,579 min |
| 7. | Morbidelli | 1.58,654 min |
| 8. | Viñales | 1.58,766 min |
| 9. | Bagnaia | 1.58,862 min |
| 10. | A. Espargaró | 1.58,935 min |
| 11. | Mir | 1.59,145 min |
| 12. | Quartararo | 1.59,215 min |
| 13. | B. Binder | 1.59,053 min |
| 14. | Miller | 1.59,064 min |
| 15. | Crutchlow | 1.59,256 min |
| 16. | Di Giannantonio | 1.59,278 min |
| 17. | Zarco | 1.59,690 min |
| 18. | Oliveira | 1.59,699 min |
| 19. | Gardner | 1.59,803 min |
| 20. | P. Espargaró | 1.59,363 min |
| 21. | A. Márquez | 2.00,008 min |
| 22. | Fernández | 2.00,077 min |
| 23. | Nagashima | 2.00,803 min |
| 24. | D. Binder | 2.10,717 min |

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Bagnaia | 258 |
| 2. | Quartararo | 235 |
| 3. | A. Espargaró | 212 |
| 4. | Bastianini | 211 |
| 5. | Miller | 189 |
| 6. | B. Binder | 168 |
| 7. | Zarco | 166 |
| 8. | Rins | 148 |
| 9. | Oliveira | 138 |
| 26. | Bradl | 2 |

### WM-STAND MARKEN

| | Marke | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Ducati | 432 |
| 2. | Aprilia | 248 |
| 3. | Yamaha | 243 |
| 4. | KTM | 220 |
| 5. | Suzuki | 174 |
| 6. | Honda | 153 |

### WM-STAND TEAMS

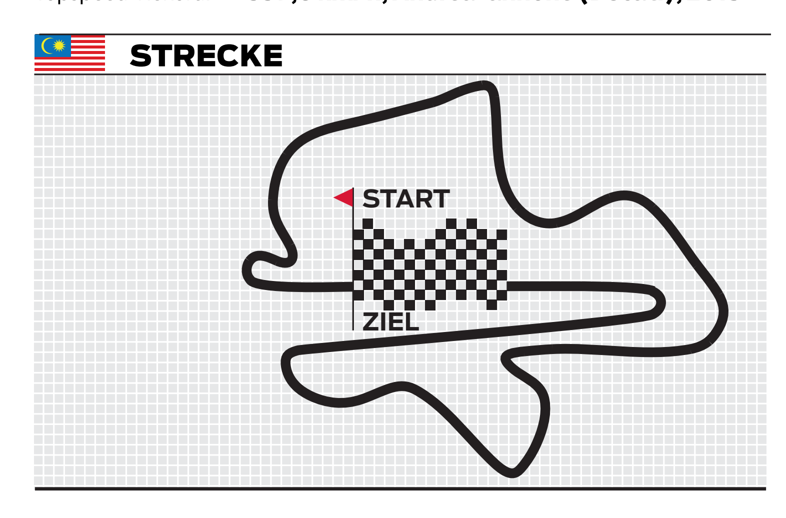
| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Ducati Lenovo Team | 447 |
| 2. | Aprilia Racing | 334 |
| 3. | Red Bull KTM Factory Racing | 306 |
| 4. | Pramac Racing | 302 |
| 5. | Monster Energy Yamaha MotoGP | 271 |
| 6. | Gresini Racing MotoGP | 234 |
| 7. | Team Suzuki Ekstar | 225 |
| 8. | Mooney VR46 Racing Team | 217 |
| 9. | Repsol Honda Team | 171 |
| 10. | LCR Honda | 96 |

„Meine Chancen auf den Titel sind gering, ich werde in Valencia voll auf Sieg fahren, mal sehen, was rauskommt. Ich möchte das letzte Rennen einfach genießen.“

Fabio Quartararo

### SEPANG INTERNATIONAL CIRCUIT 5,543 KM

Rundenrekord: **1.59,634, Jorge Martín (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.57,790, Jorge Martín (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **339,6 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**






DUCATI

**Nach dem Hersteller-Titel die Team-Weltmeisterschaft. Jetzt fehlt noch einer**

# Arbolino gewinnt, Ogura verstü




Stolz auf seine Entwicklung: Tony Arbolino gewann sein drittes Überseerennen

MOTOGP

Ai Ogura wollte in der letzten Runde unbedingt den Sieg an sich reißen und stürzte, nun hat er gegen Augusto Fernández beim Finale die deutlich schlechtere Ausgangslage. Tony Arbolino holte seinen dritten Saisonsieg in Übersee, und Marcel Schrötter fuhr wieder in die Top-6.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Bis zur letzten Runde des Moto2-Rennens war die Welt von Honda-Asia-Teamchef Hiroshi Aoyama und Crewchief Norman Rank noch in Ordnung. Einträchtig standen sie nebeneinander und schauten zufrieden auf die Monitore. Ihr Fahrer, Pole Sitter Ai Ogura, hatte gemeinsam mit Tony Arbolino das restliche Feld weit abgehängt, Augusto Fernández lag auf dem

**MotoE**

# WM-Status und viel mehr Rennen

Nicht nur, dass nächstes Jahr Ducati die Einheitsmotorräder der MotoE liefert, es wird auch mehr Rennen geben als je zuvor. Und das Wichtigste: Die Elektro-Klasse steigt vom Weltcup zur vierten Weltmeisterschaftsklasse auf.

Von: **Imre Paulovits**

Der Umstieg auf Ducati-Material zeigte bereits, dass die MotoE 2023 auf eine neue Stufe gehoben wird. Hat der Hersteller aus Bologna und seine Muttergesellschaft Audi viel mehr Ressourcen, um sowohl die Entwicklung der Motorräder als auch das Marketing drum herum einen noch nie dagewesenen Schwung zu geben? Zu dieser Entwicklung haben der Weltverband und der Promoter nun ihrerseits einiges hinzugefügt. Dieses Jahr wurden nur beim Finale in Misano zwei MotoE-Rennen ausgetragen, nächstes Jahr wird es das allgemeine Format sein. Mit Silverstone kommt eine achte Rennstrecke zu den bisherigen hinzu, und es werden nicht weniger als 16 Rennen zu bestreiten sein, nicht viel weniger als in den anderen GP-Klassen. Allerdings werden all diese Rennen in Europa stattfinden, die gewichtige Logistik der MotoE wird nicht nach Übersee reisen. Aber die Serie, bislang ein FIM-Weltcup, bekommt vollen WM-Status. Bevor die neue Ducati am 12. Mai in Le Mans ihr Renn-Debüt gibt, werden die Teams und Fahrer zwei dreitägige Tests in Barcelona zwischen dem 6. und dem 8. März und Jerez zwischen dem 3. und 5. April absolvieren.

Doch Elektro ist nicht die einzige Richtung, in der die Motorrad-WM in Richtung Nachhaltigkeit strebt. Ab 2024 wird nicht nur die MotoGP, sondern auch die Moto2 und Moto3 mit Kraftstoff mit 40 Prozent karbonneutralem Anteil fahren. Petronas wird diesen Kraftstoff für die kleinen Klassen liefern. ■




Ducati MotoE: 2013 gibt es für sie 16 Rennen und den Weltmeistertitel

DUCATI

**PROVISORISCHER MOTOE-KALENDER 2023**

| | |
|---|---|
| 12.–14 Mai | Le Mans/F |
| 9.–11. Juni | Mugello/I |
| 16.–18. Juni | Sachsenring/D |
| 23.–25. Juni | Assen/NL |
| 4.–6. August | Silverstone/GB |
| 18.–20. August | Red Bull RIng/A |
| 1.–3. September | Barcelona/E |
| 8.–10. September | Misano/I |

# rzt Titelchance

sechsten Platz. Doch dann war es mit der zufriedenen Eintracht mit einem Schlag vorbei. Vor Turn 9 versuchte Ai Ogura Arbolino auszubremsen. Arbolino war selbst ein ganzes Stück später dran als zuvor und schlingerte bereits, Ogura raste mit viel zu viel Tempo auf die Kurve zu und legte sich rauschend ins Kies. Aoyama stand mit versteinertem Gesicht da, Rank ging wütend in die hintere Ecke der Box. Dass Fernández in der letzten Runde noch Manuel Gonzáles überholte und Vierter wurde, schmerzte dann noch mehr. Nun geht der sonst so cool und fehlerfrei agierende Japaner mit 9,5 Punkten Rückstand ins Finale, seine WM-Chancen sind deutlich gesunken. „Ich wollte diesen Sieg, denn der zweite Platz hätte mir noch nicht genügend Vorsprung für das Finale in Valencia gesichert", rechtfertigte sich Ogura für das Risiko. „Ich bin gestürzt, aber das ist Racing, und da passiert so etwas schon mal." So gewann Tony Arbolino mit über elf Sekunden Vorsprung vor dem erneut erstaunlich starken Alonso López. „Auf dieser Asien-Tour hatte ich ein richtig gutes Gefühl und konnte beweisen, dass ich unter ganz unterschiedlichen Bedingungen gewinnen kann", freute sich Arbolino. „Das ist jetzt ein anderes Level, ich kann meine eigenen Linien fahren und mein eigenes Tempo. Ich konnte meinem Team, das hart für mich gearbeitet hat, etwas zurückgeben."

Marcel Schrötter erlebte in Malaysia nach den vielen Rückschlägen wieder ein gutes Wochenende und wurde schließlich Sechster. „Wir haben einige mehr als schwierige Wochenenden hinter uns, daher ist dieser sechste Platz etwas, worauf wir stolz sein können", freute sich Schrötter. „Abgesehen von ein paar Kleinigkeiten habe ich mich auf dem Motorrad sehr wohl gefühlt. Ich konnte mich in meiner Gruppe schnell durchsetzen und habe dann versucht, mein Ding durchzuziehen und Fehler möglichst zu vermeiden." ■

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Zu Beginn des MotoGP-Rennens sah es für Joan Mir gut aus. Doch nachdem der Weltmeister von 2020 sich bis auf den fünften Platz vorgefahren hatte, ging es wieder rückwärts bis auf den 19. und letzten Platz. Und dies hatte nichts mit abbauenden Reifen zu tun. Mir, der in Australien in erstaunlicher Form von seiner langwierigen Knöchelverletzung zurückgekehrt war, hatte plötzlich Armpump. „Ich habe meine Unterarme in Sepang auch früher schon mal ein wenig gespürt, denn diese Strecke ist schon sehr belastend", gab Mir zu. „Aber niemals wie jetzt. Ich konnte den Bremshebel nicht mehr spüren und hatte keine Kraft." Der Mallorquiner überlegt, sich nach der Saison einer Unterarm-Operation zu unterziehen, bevor er nächstes Jahr als Honda-Werksfahrer ein neues Kapitel seiner Karriere aufschlägt.

### MOTOGP

Ohne die Absenkvorrichtungen für den Start geht heute in der MotoGP nichts mehr. Doch mit ihnen kommen auch immer mehr Zwischenfälle. VR46-Pilot Luca Marini musste den ersten Ausfall seiner MotoGP-Karriere hinnehmen, weil seine vordere Vorrichtung hängen geblieben war und seine Gabel nicht mehr federte.

### MOTOGP

Nach dem zehnten Platz ist Aprilia-Pilot Aleix Espargaró nun aus dem WM-Kampf ausgeschieden. „Die Saison begann für uns wie ein Traum, aber die letzten Rennen haben sich in einen Albtraum verwandelt", fasste er zusammen. „Wir müssen verstehen lernen, warum, aber wir sind zu langsam geworden. Ich habe in Sepang alles versucht, aber es war einfach nicht mehr drin. Sowohl Maverick Viñales als auch ich haben immer wieder Probleme."

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Sepang (MAL) – 23. Oktober 2022** 19. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,774 km über 18 Runden à 5,543 km. 29 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 31 Grad, Asphalt: 38 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Tony Arbolino (I) | Kalex | 18 | 38.25,233 min | 2.07,132 min | 25 |
| 2. | Alonso López (E) | Boscoscuro | 18 | +11,411 sec | 2.07,585 min | 20 |
| 3. | Jake Dixon (GB) | Kalex | 18 | +11,802 sec | 2.07,889 min | 16 |
| 4. | Augusto Fernández (E) | Kalex | 18 | +13,206 sec | 2.07,854 min | 13 |
| 5. | Manuel González (E) | Kalex | 18 | +14,770 sec | 2.07,510 min | 11 |
| 6. | Marcel Schrötter (D) | Kalex | 18 | +17,166 sec | 2.08,308 min | 10 |
| 7. | Cameron Beaubier (USA) | Kalex | 18 | +20,222 sec | 2.07,983 min | 9 |
| 8. | Áron Canet (E) | Kalex | 18 | +24,279 sec | 2.08,296 min | 8 |
| 9. | Jeremy Alcoba (E) | Kalex | 18 | +24,407 sec | 2.08,613 min | 7 |
| 10. | Fermín Aldeguer (E) | Boscoscuro | 18 | +24,482 sec | 2.08,269 min | 6 |
| 11. | Filip Salac (CZ) | Kalex | 18 | +30,636 sec | 2.08,357 min | 5 |
| 12. | Lorenzo Dalla Porta (I) | Kalex | 18 | +33,595 sec | 2.08,817 min | 4 |
| 13. | Albert Arenas (E) | Kalex | 18 | +34,448 sec | 2.09,052 min | 3 |
| 14. | Bo Bendsneyder (NL) | Kalex | 18 | +34,927 sec | 2.09,064 min | 2 |
| 15. | Taiga Hada (J) | Kalex | 18 | +43,757 sec | 2.09,002 min | 1 |
| 16. | Keminth Kubo (T) | Kalex | 18 | +44,940 sec | 2.09,218 min | – |
| 17. | Marcos Ramírez (E) | MV Agusta | 18 | +45,182 sec | 2.09,569 min | – |
| 18. | Sean Dylan Kelly (USA) | Kalex | 18 | +48,818 sec | 2.09,869 min | – |
| 19. | Kasma Daniel (MAL) | Kalex | 18 | +53,121 sec | 2.09,813 min | – |
| 20. | Borja Gómez (E) | Kalex | 18 | +54,465 sec | 2.09,636 min | – |
| 21. | Niccolò Antonelli (I) | Kalex | 18 | +54,812 sec | 2.09,940 min | – |
| 22. | Azroy Anuar (MAL) | Kalex | 18 | +55,685 sec | 2.10,338 min | – |
| | **Nicht gewertet:** | | | | | |
| | Ai Ogura (J) | Kalex | 17 | +1 Runden | 2.07,236 min | – |
| | Pedro Acosta (E) | Kalex | 9 | +9 Runden | 2.07,699 min | – |
| | Alessandro Zaccone (I) | Kalex | 9 | +9 Runden | 2.10,022 min | – |
| | Joe Roberts (USA) | Kalex | 8 | +10 Runden | 2.08,619 min | – |
| | Celestino Vietti (I) | Kalex | 5 | +13 Runden | 2.08,536 min | – |
| | Somkiat Chantra (T) | Kalex | 1 | +17 Runden | 3.12,986 min | – |
| | David Sanchis (E) | MV Agusta | 1 | +18 Runden | – | – |

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Fernández | 251.5 |
| 2. | Ogura | 242 |
| 3. | Canet | 200 |
| 4. | Arbolino | 175.5 |
| 5. | Vietti | 165 |
| 6. | Dixon | 159.5 |
| 7. | López | 155.5 |
| 8. | Acosta | 152 |
| 9. | Roberts | 130 |
| 11. | Schrötter | 117,5 |

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

| | Hersteller | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Kalex | 452.5 |
| 2. | Boscoscuro | 187.5 |
| 3. | MV Agusta | 5 |

### WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Red Bull KTM Ajo | 403.5 |
| 2. | Idemitsu Honda Team Asia | 370 |
| 7. | Liqui Moly IntactGP | 229.5 |

### STARTAUFSTELLUNG

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Ogura | 2.06.405 min |
| 2. | Arbolino | 2.06.488 min |
| 3. | Canet | 2.06.652 min |
| 4. | Dixon | 2.06.701 min |
| 5. | González | 2.06.705 min |
| 6. | Fernández | 2.06.738 min |
| 7. | Chantra | 2.06.896 min |
| 8. | Acosta | 2.06.934 min |
| 9. | Beaubier | 2.06.950 min |
| 10. | López | 2.06.952 min |
| 11. | Roberts | 2.07.011 min |
| 12. | Bendsneyder | 2.07.096 min |
| 13. | Arenas | 2.07.181 min |
| 14. | Schrötter | 2.07.203 min |
| 15. | Dalla Porta | 2.07.281 min |
| 16. | Aldeguer | 2.07.535 min |
| 17. | Antonelli | 2.08.148 min |
| 18. | Salac | 2.07.129 min |
| 19. | Alcoba | 2.07.679 min |
| 20. | Vietti | 2.07.711 min |
| 21. | Ramírez | 2.07.893 min |
| 22. | Hada | 2.08.055 min |
| 23. | Kubo | 2.08.148 min |
| 24. | Sanchis | 2.08.350 min |
| 25. | Dylan Kelly | 2.08.440 min |
| 26. | Gómez | 2.08.525 min |
| 27. | Zaccone | 2.08.686 min |

# Traum wird wahr: Doppelsieg




Lange Schlange hinter zwei Husqvarnas: Zieleinlauf mit John McPhee vor Ayumu Sasaki

MAX RACING TEAM

Von mehr konnte Peter Öttl wirklich nicht träumen: Sein Husqvarna-Team belegte in Sepang die ersten beiden Plätze, und es gewann nicht der in letzter Zeit so souveräne Ayumu Sasaki, sondern der vielgescholtene Schotte John McPhee.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Er ist wohl die ehrlichste Haut im ganzen Fahrerlager und sein Herz schlägt rund um die Uhr für Racing. Peter Öttl hat in den letzten dreieinhalb Jahrzehnten viele Tiefschläge erlebt, umso mehr kann er sich über jeden Höhepunkt freuen. Aber in Malaysia zitterte er vor Freude. Beim vorletzten Rennen seines gemeinsamen Teams mit Max Biaggi errang er den vorläufigen Höhepunkt seiner Laufbahn als Teamchef. „Es ist ein unglaubliches Gefühl. Ein Dop-

**Moto3**

## Tatay mit Schmerzen

Während Xavier Artigas den elften Platz einfuhr, musste Carlos Tatay aufgeben, weil seine Schmerzen vom Vortages-Sturz zu stark wurden.

Für das Prüstel-Team ging es erst einmal darum, eine Abstimmung für den wechselnden Charakter von Sepang zu finden, zumal keiner der beiden Fahrer je auf der malaysischen Strecke gefahren war. Immerhin schaffte Tatay den Sprung in die Q2, während bei Artigas in Q1 Schluss war. Doch Tatay flog gleich zu Beginn von Q2 böse ab, und so war nicht nur nicht mehr als P16 drin, er war von Kopf bis Fuß voller Prellungen. So versuchte er am Sonntag zwar zu fahren, gab aber nach zwölf von 17 Runden auf. Die Schmerzen waren einfach zu stark. „Ich habe mich am Samstag richtig gut gefühlt, ich hatte viel Kraft, um auf der Strecke meine volle Leistung abzurufen“, sagte er sehnsüchtig. „Wenn der Sturz im Qualifying nicht gewesen wäre, hätten wir eine bessere Position in der Startaufstellung gehabt. Ich hatte im Rennen mit Schmerzen zu kämpfen und konnte nicht weiter pushen.“

Artigas wurde schließlich Elfter. „Ich glaube, wir haben mit dem, was wir gelernt haben, einen weiteren Schritt nach vorne gemacht. Ich will in Valencia angreifen“, so der Spanier. ■ DS



LEKL

Xavier Artigas: „Viel gelernt“

**Asia Talent Cup**

## Erst Sturz, dann Sieg

Im ersten Rennen stürzte Lokalheld Hakim Danish, im zweiten holte er einen überlegenen Sieg und geht als Cup-Leader ins Finale.

Er stand mächtig unter Druck. Hakim Danish kam als Tabellenführer zu seinem Heim-GP, und er wollte es allen zeigen. Aber er machte sich selbst zu viel Druck, als er im ersten Rennen dem Feld enteilte. Es endete mit einem Highsider und einem Besuch im Medical Center, wo zum Glück keine Brüche festgestellt wurden. Doch Danish war nicht der Einzige, auch Buriram-Sieger Veda Ega Pratama beendete das Rennen auf dem Hosenboden. So holte schließlich der Australier Carter Thompson seinen ersten ATC-Sieg vor den beiden Japanern Gun Mie und Rei Wakamatsu. Die Tabellenführung ging derweil an den dritten Japaner, Shinya Ezawa.

Doch im zweiten Rennen schlug Danish zurück. Nachdem ihn der Rennarzt für fahrtüchtig erklärt hatte, versuchte er diesmal nicht davonzufahren, sondern lauerte im Pulk. Aus der letzten Kurve positionierte er sich richtig, zog aus dem Windschatten an Pratama und Ezawa vorbei und holte sich mit dem Sieg auch die Tabellenführung zurück. Im Cup führt Danish mit 151 Punkten vor Shinya Ezawa (148), Mie (116), Veda Eda Pratama (91) und Hamad Al-Sahouti (91). ■ DS



ATC

Hakim Danish (#13), Shinya Ezawa

# für Öttls Team

pelsieg ist das meiste, das du als Teamchef erreichen kannst", sagte er mit fast glasigen Augen. „Es freut mich auch unheimlich für John McPhee, er hat das wirklich verdient, und die ganze Mannschaft um ihn herum hat es verdient. Dass Ayumu Sasaki hinter ihm Zweiter wurde, gibt uns nun sogar die Chance, Zweiter oder Dritter in der Teamweltmeisterschaft zu werden. Den dritten WM-Rang haben wir gegen Ajo bereits abgesichert. Dazu haben wir jetzt beide Fahrer in den Top 10 der Tabelle." Die Gefühle rissen den 57-jährigen Bayern richtig mit. „Ich stand 2018 in Jerez als Teambesitzer mit Philipp ganz oben auf dem Podium, aber emotional folgt dies gleich danach. Mit dem eigenen Sohn ganz oben zu stehen ist unbeschreiblich, aber jetzt zwei Fahrer auf den ersten beiden Plätzen zu haben ist ebenfalls unglaublich. Wenn man zwei so starke Fahrer hat, hofft man natürlich immer im Geheimen, dass so etwas mal vorkommt." Nach dem Verletzungspech, mit dem beide seiner Piloten kämpften, schwebt jetzt das ganze Team auf Wolke sieben. Dabei denkt Öttl auch an die Zukunft seiner Fahrer. John McPhee hat das Alterslimit der Moto3 erreicht und muss deshalb die Klasse wechseln. Bei so vielen jungen Talenten, die nach oben streben, kein leichtes Unterfangen. „Für John freut es mich auch deshalb, weil dies für seine Zukunft sehr wichtig ist", weiß Öttl.

John McPhee war im Training nur 21., dann machte er mit seinem Crewchief Maurizio Gambara vor dem Warm-up und noch einmal vor dem Rennen einen größeren Umbau. „Ich war nach dem Qualifying völlig am Boden", gestand McPhee. „Ich habe mich dann entschieden, technisch alles anders zu machen. Und nachdem dies funktioniert hat, war ich entschlossen, es im Rennen umzusetzen. Ich bin so glücklich, dass ich nicht nur aufs Podest fahren, sondern auch meinen Teamkollegen in der letzten Kurve überholen und gewinnen konnte. Die letzten Runden war das Motorrad einfach fantastisch." ■

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Sepang (MAL) – 23. Oktober 2022** 19. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 94,231 km über 17 Runden à 5,543 km. 31 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 31 Grad, Asphalt: 36 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Punkte |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | John McPhee (GB) | Husqvarna | 17 | 38.04,589 min | 2.13,273 min | 25 |
| 2. | Ayumu Sasaki (J) | Husqvarna | 17 | +0,048 sec | 2.12,671 min | 20 |
| 3. | Sergio García (E) | GasGas | 17 | +0,146 sec | 2.13,449 min | 16 |
| 4. | Jaume Masiá (E) | KTM | 17 | +0,245 sec | 2.13,054 min | 13 |
| 5. | Diogo Moreira (BR) | KTM | 17 | +0,319 sec | 2.13,183 min | 11 |
| 6. | Dennis Foggia (I) | Honda | 17 | +0,371 sec | 2.13,208 min | 10 |
| 7. | Daniel Holgado (E) | KTM | 17 | +5,817 sec | 2.12,962 min | 9 |
| 8. | Ryusei Yamanaka (J) | KTM | 17 | +6,034 sec | 2.13,399 min | 8 |
| 9. | Iván Ortolá (E) | KTM | 17 | +6,230 sec | 2.13,321 min | 7 |
| 10. | Deniz Öncü (TR) | KTM | 17 | +6,732 sec | 2.13,586 min | 6 |
| 11. | Xavier Artigas (E) | CFMoto | 17 | +6,789 sec | 2.13,501 min | 5 |
| 12. | Izan Guevara (E) | GasGas | 17 | +9,148 sec | 2.13,048 min | 4 |
| 13. | Elia Bartolini (RSM) | KTM | 17 | +13,416 sec | 2.13,621 min | 3 |
| 14. | Andrea Migno (I) | Honda | 17 | +13,682 sec | 2.13,395 min | 2 |
| 15. | Adrian Fernández (E) | KTM | 17 | +14,659 sec | 2.13,784 min | 1 |
| 16. | Syarifuddin Azman (MAL) | Honda | 17 | +14,812 sec | 2.13,886 min | - |
| 17. | Kaito Toba (J) | KTM | 17 | +14,990 sec | 2.13,870 min | - |
| 18. | Joel Kelso (AUS) | KTM | 17 | +20,530 sec | 2.13,963 min | - |
| 19. | Lorenzo Fellon (F) | Honda | 17 | +28,240 sec | 2.14,141 min | - |
| 20. | Nicola Fabio Carraro (I) | KTM | 17 | +28,285 sec | 2.14,015 min | - |
| 21. | Mario Aji (RI) | Honda | 17 | +43,055 sec | 2.15,256 min | - |
| 22. | Ana Carrasco (E) | KTM | 17 | +43,250 sec | 2.15,471 min | - |
| 23. | Joshua Whatley (GB) | Honda | 17 | +54,110 sec | 2.15,951 min | - |
| | **Nicht gewertet:** | | | | | |
| | Taiyo Furusato (J) | Honda | 15 | +2 Runden | 2.13,814 min | - |
| | Riccardo Rossi (I) | Honda | 12 | +5 Runden | 2.12,980 min | - |
| | Carlos Tatay (E) | CFMoto | 12 | +5 Runden | 2.13,875 min | - |

## NACHRICHTEN

**MOTO3**
Sepang-Sieger John McPhee hat eine schwere Zeit hinter sich. Er ist 28, damit kann der filigrane Schotte nicht mehr in der Moto3 weiterfahren. In seinen zwölf Jahren in der Moto3-WM hat er drei Grands Prix gewonnen, den ersten im Regen in Brünn 2016, wo er Geschichte schrieb, weil er dort gleichzeitig den ersten WM-Sieg von Peugeot einfuhr. 2020 gewann er mit der Honda von Petronas-Sprinta Racing, und nachdem sich die Malaysier Ende 2021 aus der Moto3 zurückzogen, war er glücklich, im Husqvarna-Team von Peter Öttl und Max Biaggi untergekommen zu sein. Doch nach dem Bruch mehrerer Rückenwirbel beim Auftakt in Katar musste er fünf Rennen auslassen. So hat es McPhee schwer, einen Platz zu finden. „Im Grand-Prix-Paddock werde ich wohl nicht mehr unterkommen", ist er sich im Klaren. „Ich bin motiviert, ins Superbike-WM-Paddock zu wechseln, wir verhandeln mit Teams in der Supersport-WM. Aber bislang ist noch nichts fix. Ich suche nach einem guten Platz, und es motiviert mich, auf einem größeren Motorrad weiterzumachen."

**MOTO3**
GasGas hat in diesem Jahr alles abgeräumt. Nachdem sich das Aspar-Team die Team-Weltmeisterschaft und Izan Guevara den Fahrer-Titel vorzeitig gesichert hat, ist die spanische Marke nun auch Hersteller-Weltmeister.

**MOTO2**
So viel Pech: Am Freitag erwischte Somkiat Chantra eine Lebensmittelvergiftung, im Rennen wurde er nach dem Start abgeräumt und von zwei Motorrädern getroffen. Zum Glück konnten keine Brüche festgestellt werden.

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Guevara | 294 |
| 2. | García | 241 |
| 3. | Foggia | 233 |
| 4. | Sasaki | 227 |
| 5. | Öncü | 180 |
| 6. | Masiá | 177 |
| 7. | Suzuki | 128 |
| 8. | Moreira | 104 |
| 9. | Migno | 102 |
| 10. | McPhee | 97 |

### WM-STAND MARKEN

| | Marke | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | GasGas | 364 |
| 2. | Honda | 317 |
| 3. | KTM | 303 |
| 4. | Husqvarna | 268 |
| 5. | CFMoto | 127 |

### WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | GasGas Aspar Team | 535 |
| 2. | Leopard Racing | 361 |
| 3. | Sterilgarda Max Racing Team | 324 |
| 4. | Red Bull KTM Ajo | 274 |
| 5. | Red Bull KTM Tech3 | 221 |
| 6. | MT Helmets - MSI | 191 |
| 7. | CFMoto PrüstelGP | 167 |

### STARTAUFSTELLUNG

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Foggia | 2.11,411 min |
| 2. | Guevara | 2.11,635 min |
| 3. | García | 2.11,674 min |
| 4. | Masiá | 2.11,751 min |
| 5. | Holgado | 2.11,836 min |
| 6. | Migno | 2.11,843 min |
| 7. | Sasaki | 2.11,907 min |
| 8. | Suzuki | 2.11,934 min |
| 9. | Rossi | 2.11,960 min |
| 10. | Muñoz | 2.12,051 min |
| 11. | Moreira | 2.12,136 min |
| 12. | Nepa | 2.12,403 min |
| 13. | Yamanaka | 2.12,432 min |
| 14. | Ortolá | 2.12,441 min |
| 15. | Furusato | 2.12,517 min |
| 16. | Kelso | 2.12,612 min |
| 17. | Tatay | 2.13,362 min |
| 18. | Toba | 2.13,662 min |
| 19. | Fernández | 2.12,909 min |
| 20. | Artigas | 2.12,944 min |
| 21. | Azman | 2.13,091 min |
| 22. | McPhee | 2.13,240 min |
| 23. | Carraro | 2.13,241 min |
| 24. | Bartolini | 2.13,403 min |
| 25. | Öncü | 2.13,444 min |
| 26. | Surra | 2.13,471 min |
| 27. | Fellon | 2.13,585 min |
| 28. | Carrasco | 2.14,031 min |
| 29. | Aji | 2.14,260 min |
| 30. | Ogden | 2.14,802 min |

# Bautista räumt ab

Große Freude: Álvaro Bautista gewann beide langen Rennen und hat 82 Punkte Vorsprung

WORLDSBK

Auch im argentinischen Villicum bei San Juan mit seiner über einen Kilometer langen Geraden nutzte Álvaro Bautista die Kraft seiner Ducati und sahnte zwei Siege ab. Nur im Sprintrennen schlug ihn Toprak Razgatlioglu.

Von: **Imre Paulovits**

Dass die Ducati auf dem San Juan Villicum Circuit einen Vorteil haben werden, war abzusehen. Bereits im Vorjahr konnte dort Scott Redding einen zweiten Platz und einen Sieg herausfahren, mit dem kleinen und leichten Álvaro Bautista sollte sich der Topspeed-Vorteil auf der über einen Kilometer langen Geraden noch mehr ausspielen lassen. Doch die Strecke hat auch harte Bremszonen den Berg hinunter und in Kurven hinein, und da hofften Toprak Razgatlioglu und Jonathan Rea auf eine Chance, dem WM-Leader etwas entgegenzusetzen. Tatsächlich waren es die beiden Weltmeister, die die Trainingssitzungen dominierten. Bautista machte aber den Eindruck, dass er gar nicht so sehr auf die Zeiten achtet, sondern mehr auf die Reifen, und sich sorgfältig mit dem Setup vorbereitet. Im ersten Rennen sollte sich zeigen, dass er damit recht hatte. Wenn Rea und Razgatlioglu sich auch an die Spitze setzten, gleich beim ersten Mal, als sie die lange Gegengerade hinunterfuhren, sauste Bautista gleich an beiden vorbei in Führung. Razgatlioglu wollte gegenhalten, bremste vor Turn 8 unheimlich spät, aber zu spät. Er verabschiedete sich mit einem heftigen Lowsider ins Kies. Bautista musste zwar ausweichen und kam etwas aus dem Rhythmus, doch auch die Führung nutzte Rea nicht viel, die Ducati-Speerspitze holte ihn wieder ein, nutzte seinen Speed – und auch wenn sich Rea etwas widersetzte, zum Schluss fuhr Bautista wieder nach Belieben davon. Doch auch Axel Bassani zeigte sich mit der Motocorsa-Ducati sehr stark und fuhr aufs Podest.

Im Superpole-Race ging Rea wieder gleich an die Spitze und hängte diesmal auch Razgatlioglu ab. Doch dann verbremste er sich am Ende der Zielgeraden. Welche Chance er ausließ, zeigte seine Aufholjagd wieder auf P3. Wenn Bautista auch heftig angriff, Weltmeister Razgatlioglu hielt diesmal dagegen. In der letzten Runde ging die Ducati zwar erneut an ihm vorbei, doch der Türke drückte sich im Geschlängel wieder nach vorn an die Spitze. Wie ungleich die Leistungen verteilt waren, zeigten die Rundenzeiten: Im zweiten Sektor mit der langen Geraden war Bautista 0,3 Sekunden schneller als seine Herausforderer. So machte er auch das dritte Rennen für sich klar. Es bleibt seinen Gegnern nur die Hoffnung. Jonathan Rea ist klar, dass er seinen Rückstand kaum mehr wettmachen kann. „Schade für das Sprintrace. Meine Truppe hat wirklich alles getan, dass ich dort hätte gewinnen können.“ Und Toprak schließt sich dem an: „Ich habe im ersten Rennen einen dummen Fehler gemacht. Hoffentlich kommen wir Bautista in Mandalika wieder näher.“ ■



WORLDSBK

Lohn des Kämpfers: Toprak Razgatlioglu bezwang Bautista im Superpole-Race




WORLDSBK

Zum Angriff: Bautista will in Mandalika vorzeitig den Titel gewinnen

Supersport-WM

# Aegerter gnadenlos

**Dominique Aegerter verließ auch Argentinien mit zwei Siegen. Dabei brachte er die Konkurrenz zur Verzweiflung, er will wieder vorzeitig den Titel.**

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr ging Dominique Aegerter zum Schluss der Saison etwas die Puste aus. Seinen letzten Sieg konnte er in Jerez feiern; in Portugal, Argentinien und Indonesien blieb er sieglos. Doch er hat sich genau deshalb mit seinem Team noch gründlicher vorbereitet und seine Erfahrung aus dem Vorjahr hat ihm weitergeholfen. In Portimão ist er nun auch siegreich, und diesen Schwung nahm er mit nach Übersee. Und machte es dort noch viel besser. Er stellte seine Ten-Kate-Yamaha auf die Pole-Position, dann fuhr er wieder seine üblichen Rennen. Im ersten knüpfte er Raffaele De Rosa in der letzten Runde die Führung ab und gewann. Im zweiten konnte ihn Lorenzo Baldassarri in der vorletzten Runde dank der Power seiner Evan-Bros-Yamaha auf der langen Geraden aus dem Windschatten überholen. Das Manöver schaffte Aegerter zwar andersherum nicht, dafür drückte er sich danach im Geschlängel an Baldassarri vorbei, dieser kam von der Linie, und auch noch Federico Caricasulo schlüpfte an Baldassarri vorbei. „Ich bin überglücklich!“, freute sich Aegerter. „Wir hatten ein fantastisches Wochenende. Es waren großartige Kämpfe von Anfang bis Ende. Es war schwierig, Baldassarri und Caricasulo aus dem Windschatten zu überholen. Aber ich konnte von den kleinen Fehlern, die sie machten, profitieren. Jetzt haben wir 72 Punkte Vorsprung, wir kommen dem Titel näher.“ ■




WORLDSBK

Da drehst du ab: Aegerter hat nun auch in Argentinien beide Rennen gewonnen

Superbike-WM

# Alter schützt nicht

**Zum Ende der Saison wird Eugene Laverty als Fahrer aufhören. Doch in El Villicum fuhr er sein bestes Saisonrennen und wurde bester Nichtwerksfahrer.**

Von: **Imre Paulovits**

Das Rennwochenende hielt für die BMW-Piloten einige Höhen und Tiefen bereit. Scott Redding fuhr eine gute Superpole, war in beiden Hauptrennen bester BMW Fahrer, erlebte jedoch ein schwieriges Superpole Race. Michael van der Mark fuhr in beiden Hauptrennen in die Top 10, Loris Baz sorgte in der Superpole als Sechster für das bisher beste Qualifying-Resultat des Bonovo-Teams, stürzte jedoch im ersten Hauptrennen, im zweiten wurde er von Axel Bassani abgeräumt. Doch so richtig glücklich war am Ende Eugene Laverty, der das Rennen am Sonntagnachmittag auf P11 als bester Nichtwerksfahrer beendete. „Das Superpole-Rennen zuvor war eine Katastrophe, mein wohl schlechtestes in diesem Jahr“, so Laverty. „Dann haben wir die Abstimmung des Hecks für das zweite Rennen geändert – und das Motorrad war wie verwandelt. Es war eine schöne Überraschung, bester Independent-Fahrer zu sein. Dieses Ergebnis ist auch toll für das gesamte Team, denn es hat das ganze Jahr über hart gearbeitet, ohne dass ich Ergebnisse einfahren konnte. Nun konnte ich endlich abliefern.“ ■

BMW

Zum Schluss noch einmal oben: Eugene Laverty wurde bester NIchtwerksfahrer

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM

Bislang wurden bei den Konzessionen der einzelnen Hersteller nur die Motorleistungen berücksichtigt. Ab nächstem Jahr gibt es die Super-Concessions, bei denen für die Balance of Performance Hersteller, die in Rückstand geraten sind, auch Änderungen am Fahrwerk vornehmen dürfen. Material am Rahmen abtragen, um kontrollierten Flex zu erreichen, bleibt zwar weiter verboten, doch die Einstellbereiche an Lenkkopf und Schwingenaufnahme werden bei den Konzessionen erweitert.
Alle drei Rennen werden die Konzessionen neu berechnet. Es ist auch mit neuen Motorrädern zu rechnen. Ducati hatte bereits vor einigen Wochen die Neuauflage der Panigale V4 R vorgestellt, die schon ab Serie über 240 PS leisten kann. Honda will ebenfalls eine neue Fireblade homologieren.

### SUPERBIKE-WM

MIE-Honda-Pilot Hafizh Syahrin erlitt vor dem argentinischen WM-Lauf einen Fahrradunfall, der ihn außer Gefecht setzte. Er wurde durch Maximilian Scheib ersetzt. So fuhren zwei Südamerikaner beim japanischen Honda-Team. Mit überschaubarem Erfolg. Mercado stürzte im ersten Rennen, in der Superpole-Race wurde er 17., im zweiten Rennen 19. Scheib wurde 20. und zweimal 21.

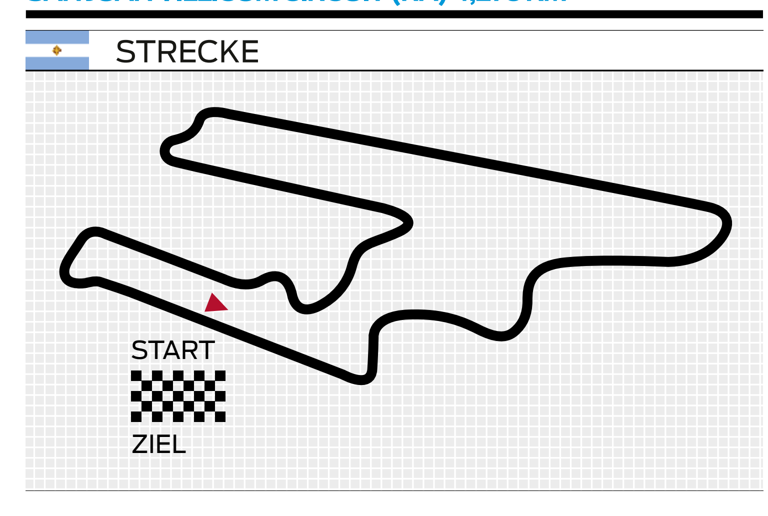
### SUPERBIKE-WM

Axel Bassani gilt zwar als eines der größten Talente in der Superbike-WM, und im ersten Rennen fuhr er einen Podestplatz heraus, bei dem er auch Jonathan Rea das Leben schwer machte. Doch im zweiten Rennen am Sonntag fuhr er Loris Baz vom Motorrad, bekam eine Long-Lap-Penalty, die er nicht rechtzeitig absolvierte. So erhielt er eine zweite und schließlich eine Durchfahrtsstrafe durch die Boxengasse. Nach dem Rennen wurde er zur Rennleitung zitiert und mit den Regeln vertraut gemacht.

## SUPERBIKE-WM-RESULTATE

### SAN JUAN VILLICUM CIRCUIT (RA) 4,276 KM

STRECKE




### SUPERPOLE

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Razgatlioglu | 1.36,216 |
| 2. | Rea | 1.36,449 |
| 3. | Bautista | 1.36,671 |
| 4. | Lecuona | 1.36,953 |
| 5. | Redding | 1.36,974 |
| 6. | Baz | 1.37,027 |
| 7. | Bassani | 1.37,031 |
| 8. | Rinaldi | 1.37,066 |
| 9. | Lowes | 1.37,122 |
| 10. | Vierge | 1.37,159 |
| 11. | Locatelli | 1.37,347 |
| 12. | Gerloff | 1.37,399 |
| 13. | Mahias | 1.37,634 |
| 14. | Van der Mark | 1.37,770 |
| 15. | Nozane | 1.38,108 |
| 16. | Fores | 1.38,119 |
| 17. | Öttl | 1.38,149 |
| 18. | Laverty | 1.38,153 |
| 19. | Mercado | 1.38,184 |
| 20. | König | 1.38,683 |

### WM-STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Bautista | 507 Punkte |
| 2. | Razgatlioglu | 425 |
| 3. | Rea | 409 |
| 4. | Rinaldi | 260 |
| 5. | Lowes | 217 |
| 6. | Locatelli | 212 |
| 7. | Bassani | 206 |
| 8. | Lecuona | 189 |
| 9. | Redding | 172 |
| 13. | Öttl | 77 |

### WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ducati | 538 Punkte |
| 2. | Yamaha | 473 |
| 3. | Kawasaki | 437 |
| 4. | Honda | 221 |
| 5. | BMW | 218 |

### ERGEBNIS 1. RENNEN

**El Villicum (RA) – 22. Oktober 2022** 28. WM-Lauf; 89,796 km über 21 Rdn. à 4,276 km; 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 20 Grad, Asphalt: 49 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rde. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Álvaro Bautista (E) | Ducati Panigale V4 R | 21 | 34.18,304 min | 1.37,389 | 25 |
| 2. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +5,141 s | 1.37,598 | 20 |
| 3. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +6,689 s | 1.37,731 | 16 |
| 4. | Iker Lecuona (E) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +11,917 s | 1.37,888 | 13 |
| 5. | Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +13,882 s | 1.38,064 | 11 |
| 6. | Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +14,507 s | 1.37,968 | 10 |
| 7. | Scott Redding (GB) | BMW M 1000 RR | 21 | +18,402 s | 1.38,062 | 9 |
| 8. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +18,869 s | 1.38,169 | 8 |
| 9. | Xavi Vierge (E) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +19,540 s | 1.38,371 | 7 |
| 10. | Michael van der Mark (NL) | BMW M 1000 RR | 21 | +24,661 s | 1.38,391 | 6 |
| 11. | Lucas Mahias (F) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +31,397 s | 1.38,731 | 5 |
| 12. | Xavi Fores (E) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +32,969 s | 1.38,775 | 4 |
| 13. | Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +35,081 s | 1.38,554 | 3 |
| 14. | Eugene Laverty (IRL) | BMW M 1000 RR | 21 | +36,961 s | 1.39,029 | 2 |
| 17. | Philipp Öttl (D) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +44,885 s | 1.38,946 | – |

### ERGEBNIS 2. RENNEN

**El Villicum (RA) – 23. Oktober 2022** 30. WM-Lauf; 89,796 km über 21 Rdn. à 4,276 km; 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 28 Grad, Asphalt: 53 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rde. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Álvaro Bautista (E) | Ducati Panigale V4 R | 21 | 34.24,501 min | 1.37,660 | 25 |
| 2. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +3,389 s | 1.37,890 | 20 |
| 3. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +9,784 s | 1.38,217 | 16 |
| 4. | Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +11,650 s | 1.38,128 | 13 |
| 5. | Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +15,656 s | 1.38,579 | 11 |
| 6. | Xavi Vierge (E) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +16,381 s | 1.38,564 | 10 |
| 7. | Iker Lecuona (E) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +16,584 s | 1.38,290 | 9 |
| 8. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +20,401 s | 1.38,648 | 8 |
| 9. | Scott Redding (GB) | BMW M 1000 RR | 21 | +21,420 s | 1.38,825 | 7 |
| 10. | Michael van der Mark (NL) | BMW M 1000 RR | 21 | +22,413 s | 1.38,787 | 6 |
| 11. | Eugene Laverty (IRL) | BMW M 1000 RR | 21 | +30,732 s | 1.39,088 | 5 |
| 12. | Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +32,655 s | 1.38,872 | 4 |
| 13. | Xavi Fores (E) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +34,058 s | 1.39,328 | 3 |
| 14. | Philipp Öttl (D) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +38,422 s | 1.39,269 | 2 |
| 15. | Lucas Mahias (F) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +39,869 s | 1.39,424 | 1 |

### SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

**El Villicum (RA) – 23. Oktober 2022** 29. WM-Lauf; 89,796 km über 21 Rdn. à 4,276 km; 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 45 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 16.19,266 min |
| 2. | Álvaro Bautista (E) | Ducati Panigale V4 R | +0,613 s |
| 3. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | +0,856 s |
| 4. | Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | +4,357 s |
| 5. | Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | +5,062 s |
| 6. | Iker Lecuona (E) | Honda CBR 1000 RR-R | +5,418 s |
| 7. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | +8,714 s |
| 8. | Xavi Vierge (E) | Honda CBR 1000 RR-R | +10,676 s |
| 9. | Loris Baz (F) | BMW M 1000 RR | +10,752 s |
| 10. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | +10,907 s |
| 11. | Michael van der Mark (NL) | BMW M 1000 RR | +12,459 s |
| 12. | Xavi Fores (E) | Ducati Panigale V4 R | +14,827 s |
| 13. | Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | +15,417 s |
| 14. | Scott Redding (GB) | BMW M 1000 RR | +17,709 s |
| 15. | Philipp Öttl (D) | Ducati Panigale V4 R | +19,308 s |

### SUPERSPORT-WM 1. RENNEN

**El Villicum (RA) – 22. Oktober 2022** 19. WM-Lauf; 81,244 km über 19 Rdn. à 4,276 km; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 17 Grad, Asphalt: 47 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Dominique Aegerter (CH) | Yamaha YZF R6 | 32.27,154 min |
| 2. | Raffaele De Rosa (I) | Ducati Panigale V2 | +0,292 s |
| 3. | Federico Caricasulo (I) | Ducati Panigale V2 | +2,497 s |
| 4. | Can Öncü (TR) | Kawasaki ZX-6R | +6,983 s |
| 5. | Niki Tuuli (FIN) | MV Agusta F3 800 RR | +9,240 s |
| 6. | Jules Cluzel (F) | Yamaha YZF R6 | +11,945 s |
| 7. | Stefano Manzi (I) | Triumph Street Triple RS | +12,963 s |
| 8. | Yari Montella (I) | Kawasaki ZX-6R | +13,507 s |
| 9. | Lorenzo Baldassarri (I) | Yamaha YZF R6 | +14,247 s |
| 17. | Patrick Hobelsberger (D) | Yamaha YZF R6 | +50,732 s |

### SUPERSPORT-WM 2. RENNEN

**El Villicum (RA) – 23. Oktober 2022** 20. WM-Lauf; 81,244 km über 19 Rdn. à 4,276 km; 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 26 Grad, Asphalt: 52 Grad

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Dominique Aegerter (CH) | Yamaha YZF R6 | 32.34,440 min |
| 2. | Federico Caricasulo (I) | Ducati Panigale V2 | +0,667 s |
| 3. | Lorenzo Baldassarri (I) | Yamaha YZF R6 | +0,839 s |
| 4. | Niki Tuuli (FIN) | MV Agusta F3 800 RR | +2,240 s |
| 5. | Stefano Manzi (I) | Triumph Street Triple RS | +4,317 s |
| 6. | Jules Cluzel (F) | Yamaha YZF R6 | +5,612 s |
| 7. | Can Öncü (TR) | Kawasaki ZX-6R | +9,704 s |
| 8. | Nicolo Bulega (I) | Ducati Panigale V2 | +15,485 s |
| 15. | Marcel Brenner (CH) | Yamaha YZF R6 | +42,827 s |
| 16. | Patrick Hobelsberger (D) | Yamaha YZF R6 | +1.01,283 min |

### WM-STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Aegerter | 424 Punkte |
| 2. | Baldassarri | 352 |
| 3. | Öncü | 216 |
| 4. | Bulega | 190 |
| 20. | Brenner | 32 |
| 25. | Hobelsberger | 21 |
| 33. | Kofler | 2 |

### WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Yamaha | 495 Punkte |
| 2. | Ducati | 295 |
| 3. | Kawasaki | 243 |
| 4. | Triumph | 201 |
| 5. | MV Agusta | 171 |

Superbike-WM

# Schwierig für Öttl

Philipp Öttls linker Arm machte in Argentinien Schwierigkeiten, so hatte er auf dem nicht einfachen Kurs mit unerwarteten Problemen zu kämpfen.

Von: **Imre Paulovits**

Philipp Öttl kannte die Strecke von San Juan zwar aus dem Vorjahr mit dem Supersport-Motorrad, doch er musste schnell feststellen, dass es mit dem Superbike doch eine andere Hausnummer ist. So kam er am Freitag nicht über den 15. Platz hinaus, in FP3 verbesserte er sich aber um über eine Sekunde, was für P11 reichte. Doch in der Superpole war wieder nicht mehr als P17 drin. Im ersten Rennen kam Öttl zunächst bis auf die 13. Position nach vorne. Doch dann fiel er bis ins Ziel auf Rang 17. „Ich hatte ab Rennmitte im linken Arm keine Kraft mehr", wunderte er sich. „Ich konnte mich beim Bremsen nicht abstützen. Wir haben versucht, an der Ergonomie des Motorrads zu arbeiten, und zwischen den Trainings haben wir Physiotherapie gemacht."

Im Sprintrennen lief es dann etwas besser. Nach Platz 18 in der Startrunde verbesserte sich Philipp auf die 13. Position und verlor gegen Rennende wieder zwei Plätze. Im zweiten Rennen konnte Öttl nach seiner Aufholjagd bis auf Platz 13 seine Rundenzeiten länger konstant halten. Erst in den letzten Runden musste er das Tempo reduzieren und verlor noch einen Platz. „Vom Sprintrennen habe ich mir mehr erwartet, doch unserer Reifenwahl war zu riskant. Im zweiten Rennen konnte ich länger konstant fahren und den Abstand geringer halten." ■



TEAM GOELEVEN

**Philipp Öttl in Argentinien: Armprobleme verhinderten bessere Resultate**

IDM Superbike

# Fahrer wie bisher

Wenn Julian Puffe und Toni Finsterbusch auch weiter im Krankenstand sind, will GERT56-Teamchef Karsten Wolf doch mit beiden weitermachen.

Von: **Anke Wieczorek**

Im Team GERT56 werden die Dinge langsamer als sonst angefasst. „Vor März dreht sich bei uns nicht viel", sagt Teamchef Karsten Wolf, verrät aber gleichzeitig, dass drei nagelneue BMW M 1000 RR für die Fahrer vorbereitet werden. „Ich plane auf jeden Fall mit Toni Finsterbusch und Julian Puffe, aber heute kann keiner sagen, wann genau sie einsatzbereit sind." Ihre Motorräder aus der Saison 2022 werden neu hergerichtet und sollen verkauft werden. 2023 sollen drei Fahrer in der IDM Superbike für das Team aus dem sächsischen Pirna an den Start gehen. Rico Löwe, der für GERT56 in der Pro Superstock-Klasse antrat, ist mit einem Podestplatz beim Finale in Hockenheim in den Rennfahrer-Ruhestand gegangen. „Die bisherige Pro Superstock-Crew übernimmt nun ein Superbike-Motorrad", erklärt Karsten Wolf.

Die Gerüchteküche um den dritten Fahrer bei GERT56 brodelt. Jan-Ole Jähnig wird immer wieder ins Spiel gebracht, doch vor 2023 wird sich definitiv nichts tun. ■




EISELE

**Guter Dinge: Julian Puffe (links) und Toni Finsterbusch haben ihre Plätze sicher**

## NACHRICHTEN

### IDM SUPERSPORT

Vor einem Monat gewann Marvin Siebdrath den Titel in der IDM Supersport 300, nun wird an seiner Zukunft gearbeitet. „Mittlerweile habe ich realisiert, dass ich gewonnen habe", sagt der 19-Jährige Österreicher. „Aber es ist schon verrückt: Am Ende hat dieses eine Rennen den Titel entschieden." Siebdraths Karriere bei Füsport-Kawasaki hat damit ein Ende. „Ein Aufstieg in die 300er-Weltmeisterschaft fällt für mich aus finanziellen Gründen aus. Die IDM Supersport ist eine Option, aber dort ist mein bisheriges Team nicht vertreten. Es gibt ein paar andere Möglichkeiten, die sich anbieten. Der Preis entscheidet."

### ENDURANCE-WM

Vier Termine für den Kalender stehen schon, damit kann bereits eine Weltmeisterschaft ausgerichtet werden. Am 15./16. April soll in Le Mans, am 17./18. Juni in Spa, am 30. Juli in Suzuka und am 16./17. September beim Bol d'Or in Le Castellet gefahren werden. Zu den vier Klassikern sollen noch zwei weitere Termine hinzukommen. Spa lockt mit besonderen Frühbucherangeboten – und das nicht nur in Form von Rabatten! Die ersten 400 Ticketinhaber zum Beispiel dürfen die Startaufstellung hautnah erleben, kurz vor Rennstart über die Zielgerade laufen und die letzten Vorbereitungen inspizieren. Info: www.24hspamotos.com

### ENDURANCE-WM:

Mario Kupper hatte sich vor einiger Zeit von #333-Yamaha getrennt und sein eigenes Team gegründet. Gefahren wird in der EWC-Saison 2023 zwar weiterhin mit Yamaha, nun aber unter eigener Flagge und mit der Startnummer 99. Zwei Fahrer hat er bereits für sein neues Projekt gewinnen können: den Belgier Bastien Mackels und den Franzosen Florian Marino.




**Des einen Freud' ... : Cortese (#11) feiert Sieg und Titel, Khairuddin (#63) ist todunglücklich, Folger (#94) gut dabei**

KTM

# Cortese am Ziel

Mit einem Sieg beim Grand Prix von Malaysia 2012 wurde Sandro Cortese vorzeitig erster Moto3-Weltmeister. Unter anderem, weil Maverick Viñales einfach nach Hause flog statt anzutreten.

Von: **Imre Paulovits**

Sandro Cortese war mit 55 Punkten Vorsprung vor Maverick Viñales und 61 vor Luis Salom zum drittletzten Grand Prix des Jahres angereist, und dort geschah etwas Skurriles: Statt sich voll auf das Rennwochenende zu konzentrieren und anzugreifen, setzte sich der damals 17-jährige Viñales kurzerhand ins Flugzeug und flog heim, weil er genug von seinem Team hatte. Ricard Jové, Teamchef bei BQR und gleichzeitig sein Manager, hatte ihm verheimlicht, dass er Angebote von Aki Ajo und Jorge Martínez hatte und ihn stattdessen für ein weiteres Jahr an BQR gebunden. Als Viñales das herausgefunden hatte, hatte er auf einmal das Gefühl, dass auch das Material und die technischen Fähigkeiten des Teams unterirdisch wären, und statt um seine noch intakten WM-Chancen zu kämpfen, zog er es vor, sich daheim erst einmal um seine Zukunft zu kümmern.

So blieb einzig Luis Salom noch eine hauchdünne Chance, Cortese am vorzeitigen Titelgewinn zu hindern. Trotzdem war der Deutsche nervös und bekam Magenschmerzen. „Die ganze Geschichte um Viñales hat mich an diesem Wochenende komplett aus dem Konzept gebracht“, gestand er. Doch für das Rennen konnte er sich fangen und fuhr die ganze Zeit um den Sieg mit. Leicht wurde es ihm aber nicht gemacht.

Regen hing in der Luft, taktieren für die letzte Runde war ein Risiko, denn jeden Moment hätte der Abbruch kommen können. Und Lokalheld Zulfahmi Khairuddin, Corteses Teamkollege bei Aki Ajo, wollte bei seinem Heim-GP unbedingt gewinnen. Es schien, als würde Cortese ihm diesen Heimsieg auch gönnen. Ein zweiter Platz hätte zum Titel auch gereicht, da Salom nicht annähernd in der Lage war, mit dem Führungstrio Khairuddin, Cortese und Jonas Folger mitzuhalten.

Doch dann geriet der führende Malaysier in der letzten Runde beim Anbremsen der letzten Kurve zu weit nach außen auf eine Bodenwelle, und Cortese schlüpfte kaltblütig durch zum Sieg. „Ich wollte diesen Sieg einfach“, gab er zu. „Aber Fahmi war unheimlich stark, und ich wollte auf keinen Fall Blödsinn machen. Dieser kleine Fehler von ihm war die einzige Chance, die ich im ganzen Rennen hatte.“ Und so wurde Sandro Cortese in der Auslaufrunde von seinem Vater Antonio, seiner Mutter Karin, seiner Schwester Sarah sowie seinen beiden Mechanikern Manuel Mikan und Steffen Rüdiger, die im Jahr darauf mit ihm zum frisch gegründeten IntactGP-Team in die Moto2 gehen sollten, empfangen, und es konnte gebührend gefeiert werden.




**Feierstimmung: Aki Ajos Team feiert mit Familie Cortese den WM-Titel**

KTM

## Richtig verbündet

Für KTM war es eine Punktlandung. Die Österreicher waren mit der Einführung der Moto3 in die Motorrad-WM zurückgekehrt, und brachten neben dem eigenen Motor ein Motorrad, das mit Stahl-Gitterrohrfahrwerk und WP-Federelementen die Gene ihrer Straßenmotorräder in sich trug. Sie verbündeten sich mit Aki Ajo, dem erfolgreichsten 125er-Teamchef, und verpflichteten mit Cortese einen Fahrer, der zwar über viel Erfahrung verfügte und 2011 zwei GP-Siege einfuhr, der aber schon seit Jahren auf den großen Durchbruch wartete. Beim WM-Auftakt in Katar fuhr Cortese als Dritter zwar gleich aufs Podest, zu Sieger Viñales auf der FTR-Honda fehlten ihm aber 18 Sekunden, was der neue KTM-Renndirektor Pit Beirer mehr betonte als das Podest. Viñales legte in Barcelona, Silverstone und Assen auch drei Siege in Folge hin, doch Cortese war der Konstantere. KTM entwickelte mit vollem Einsatz, und so wurden sie schließlich mit dem Titel belohnt.

In der Moto2 sollte Cortese der Durchbruch nie gelingen, dafür holte er 2018 nach seinem Umstieg in die Supersport-WM seinen zweiten WM-Titel. KTM und Aki Ajo sind bis heute die erfolgreichste Verbindung der Moto3, und die Österreicher fahren seither gar in der MotoGP. ■

## WM-ENDSTAND 2012

**Moto3**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **1.** | Sandro Cortese (D) | KTM | 325 P. |
| **2.** | Luis Salom (E) | Kalex-KTM | 214 |
| **3.** | Maverick Viñales (E) | FTR-Honda | 207 |
| **4.** | Danny Kent (GB) | KTM | 154 |
| **5.** | Álex Rins (E) | Suter-Honda | 141 |
| **6.** | Romano Fenati (I) | FTR-Honda | 136 |
| **7.** | Zulf. Khairuddin (MAL) | KTM | 128 |
| **8.** | Miguel Oliveira (P) | Suter-Honda | 114 |
| **9.** | Jonas Folger (D) | Kalex-KTM | 93 |
| **10.** | Efrén Vázquez (E) | FTR-Honda | 93 |



Mit dem Dakar-Sieg begonnen, mit dem WM-Titel aufgehört: Sam Sunderland auf GasGas

RALLY ZONE

# Und Weltmeister!

GasGas-Pilot Sam Sunderland begann die Cross-Country-Saison mit einem großartigen Dakar-Triumph. Und beendete sie bei der Andalusien-Rallye mit dem ersten Rallye-WM-Titel für GasGas.

Von: **Thomas Schiffner**

Ein Prolog und vier Etappen waren geplant für die vierte und auch schon letzte FIM Cross Country Rallye in Andalusien, die zur WM zählt, mit einem 1952 Kilometer langen Rundkurs im Süden Spaniens, ausgehend von Dos Hermanas. Doch es kam anders.

Von den Titelfavoriten fehlten Pablo Quintanilla (Honda) und Toby Price (KTM), die sich bei der Marokko-Rallye verletzt hatten, sowie der ebenfalls noch verletzte Matthias Walkner (KTM).

Dakar-Sieger Sam Sunderland, dem lediglich drei Punkte zum Titelgewinn fehlten, gewann gleich den Prolog am Mittwoch, und auch nach der ersten Etappe durch die Provinz Sevilla blieb der GasGas-Werksfahrer als Zweiter auf Kurs. Adrien Van Beveren, der sich nach dem Rallye-Ausstieg von Yamaha HRC-Honda angeschlossen hat, gewann die Special Stage über 319 Kilometer und war vor Etappe 2 Gesamtführender.

## Etappe 2: Abgesagt

Doch die fand nicht statt: Starker Regen, verbunden mit schlechter Sicht, bremste die Piloten am Boden aus, weil der Rettungshubschrauber nicht fliegen konnte. So ging es nach einem ungewollten Ruhetag auf Stage 3 weiter vom Gran Dos Hermanas Racecourse in die Huelva Region und zurück nach Dos Hermanas über 295 Kilometer Special Stage. Obwohl Van Beveren auf den Sandpisten eröffnen musste, verlor er nur 1.50 Minuten an Etappensieger Kevin Benavides und KTM. Ross Branch aus Botswana, der für Hero oft wenig Fortune hat, stürzte mit der schnellsten Zeit 100 Meter vor dem Ziel!

Auf die vierte und letzte Etappe ging Van Beveren mit knapp drei Minuten Vorsprung auf Kevin Benavides und fünf Minuten vor dessen Bruder Luciano Benavides (Husqvarna).

Über nur 100 Kilometer Special Stage ging es durch schnelle Schotterstraßen, aber auch die Navigation über bergige Passagen war gefragt. Van Beveren war 16 Sekunden schneller als Kevin Benavides, gewann seine zweite Etappe und damit seine erste Rallye für Honda! „Es war nicht die Dakar, aber für mich sehr wichtig, hier zu gewinnen. Ich wusste, dass Kevin Benavides stark pushen würde, ich musste so schnell fahren, wie es ging. Das ist ein sehr emotionaler Tag für mich“, so der Franzose, der HRC auch noch den Marken-WM-Titel sicherte.

Der eigentliche Triumphator aber war Sam Sunderland: Nach dem Dakar-Sieg auch noch der Rallye-WM-Titel, der erste für GasGas überhaupt: „Die Marokko-Rallye war hart für mich, da ich mich noch vor dem Start am Handgelenk verletzt habe. Weil ich wusste, dass es fast unmöglich war, hier aufs Podium zu kommen, bin ich die Dinge ruhig angegangen.“ ■



RALLY ZONE

Erste WM für GasGas: Sunderland

## CROSS-COUNTRY-WM

**Andalusien-Rallye (E), 19.–23. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Adrien V. Beveren (F), Honda | 9:58.48 h |
| 2. | Kevin Benavides (RA), KTM | +3.14 m |
| 3. | Luc. Benavides (RA), Husqv. | +6.37 m |
| 4. | Lorenzo Santolino (E), Sherco | +12.55 m |
| 5. | Sam Sunderland (GB), GasG. | +15.22 m |
| 6. | Tosha Schareina (E), Rieju | +18.34 m |
| 7. | Ross Branch (BWA), Hero | +19.38 m |
| 8. | Ricky Brabec (USA), Honda | +20.22 m |
| 9. | Joaquim Rodrigues (P), Hero | +20.50 m |
| 12. | Sebastian Bühler (D), Hero | +45.37 m |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**Endstand nach 4 Veranstaltungen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Sam Sunderland | 85 Punkte |
| 2. | Ricky Brabec | 59 |
| 3. | Adrien Van Beveren | 58 |
| 4. | Luciano Benavides | 52 |
| 5. | Pablo Quintanilla (RCH) | 52 |
| 6. | Jose Ignacio Cornejo (RCH) | 39 |
| 7. | Kevin Benavides | 36 |
| 8. | Matthias Walkner (A) | 35 |
| 9. | Lorenzo Santolino | 34 |
| 10. | Skyler Howes (USA) | 31 |

## NACHRICHTEN

### NEUSTRUKTURIERUNG BEI KTM

Viel Bewegung gab es im Motocross-Management der KTM-Gruppe. Die wichtigste Personalie ist der frischgebackene Teammanager Antonio Cairoli. Der neunmalige Weltmeister wird damit direkter Chef von Jeffrey Herlings, Liam Everts und Andrea Adamo. Joel Smets bleibt als Coach und Trainer nah dran am Rennteam, während Dirk Grübel in die Entwicklungsabteilung der Mattighofener wechselt. Der neue Technik-Direktor heißt Harry Norton, und auch für Claudio de Carli wurde ein Posten gefunden. Der Italiener wird MX-Renndirektor für KTM, Husqvarna und GasGas. Sein Sohn Davide führt damit allein das GasGas-Werksteam.

### KENNETH KRUSE HANSEN LANGBAHNMEISTER

Der dänische WM-Pilot Kenneth Kruse Hansen gewann am Samstag in Skovby zum dritten Mal die dänische Langbahnmeisterschaft. Nach einem Stechen gegen den Dänen Tim Sörensen wurde der Niederländer Mika Meijer Zweiter. Der einzige Deutsche Nicklas Schmidt kam auf Platz 11. Bei den Gespannen siegte der Däne Mike Fredriksen mit seiner deutschen Copilotin Desiree Holstein.

### FIM SAND RACES WELTCUP AB 2023

Auf Vorschlag der Föderationen aus Frankreich, Argentinien und Portugal wird es ab 2023 einen FIM Sand Races Worldcup geben. Gewertet dafür werden die bekanntesten Strandrennen Le Touquet (Frankreich), Enduro del Verano (Argentinien) und Monte Gordo Beach Algarve (Portugal). Zugelassen sind Enduro- und Offroad-Motorräder, Quads und Vintage-Bikes. Der Cup startet am 3.–5. Februar 2023 mit dem Enduropale du Touquet, erwartet werden 2200 Teilnehmer.

In den USA stets gescheitert, jetzt erster offizieller Titel für Ken Roczen

WSX

# Titel Down Under

Ken Roczen triumphierte in Melbourne und gewann damit seinen ersten Supercross-WM-Titel. Der Thüringer musste in drei Läufen hart kämpfen, um Joey Savatgy (Kawasaki) und Honda-Pilot Vince Friese zu besiegen. In der ebenfalls spannenden SX2-Klasse konnte sich der Amerikaner Shane McElrath gegen den Briten Max Anstie durchsetzen.

Von: **Frank Quatember**

Mit nur zwei Runden war die neue von der FIM abgesegnete Supercross-WM zwar kurz, doch die mehr als 50 000 Fans beim WM-Finale im Melbourner Marvel-Stadium bekamen einiges für ihr Geld geboten. Die SX-Strecke war in jeder Beziehung auf WM-Niveau, die Entscheidung in beiden Klassen spannend und das Fehlen von Yamaha-Superstar Eli Tomac der einzige Wermutstropfen. Warum der diesjährige MXoN-Sieger sowie Supercross- und Motocross-Champion, der den Auftakt mit einer Wildcard in Cardiff (Wales) gewonnen hatte, ausgerechnet in Australien fehlte, bleibt ein ungeklärtes Rätsel. Wie man es auch dreht und wendet, es macht keinen Sinn.

## Beruhigungspille für Ken

Die Abwesenheit von Tomac war natürlich eine Beruhigungspille für den favorisierten Mattstedter Ken Roczen, der den hoch dotierten Titel unbedingt gewinnen wollte. Der ehemalige Honda-Werkspilot hat zwar noch keinen Vertrag für die im Januar beginnende AMA-Supercross-Serie, könnte aber laut eigenem Bekunden auch als Privatfahrer am Gatter beim traditionellen Auftakt in Anaheim stehen. „Vielleicht werde ich ja der erste Privatier sein, der in Anaheim gewinnt“, meinte Roczen in der Vorwoche unbekümmert. Am Rennsamstag in Melbourne begann der Abend für den Deutschen, der faktisch als WM-Spitzenreiter angereist war und eine Honda CRF450 pilotierte, zunächst erfolgreich. Nach der schnellsten Superpole-Runde übernahm Ken auch im ersten WSX-Finale über acht Runden energisch die Führung von Savatgy, während Mitfavorit Vince Friese in Kurve 1 eingeklemmt wurde. Roczen fuhr den Laufsieg cool nach Hause, hinter Savatgy belegten die Honda-Teamkollegen Justin Brayton und Friese die Plätze 3 und 4. Im zweiten Umlauf wurde es dramatisch. Kenny zog auch den zweiten Holeshot vor Brayton, doch in Runde 5 war die Luft für den Thüringer raus. Genauer gesagt aus dem Hinterreifen – mit einem Platten musste er wegen der Sturzgefahr das Rennen vorzeitig beenden.

> „Ein harter Tag! Im letzten Lauf war es knapp. Aber für die Fans war es eine Supershow.“
>
> Ken Roczen, SX-Weltmeister



WSX

Die ersten drei von Melbourne: v. l. Ken Roczen, Joey Savatgy, Justin Brayton

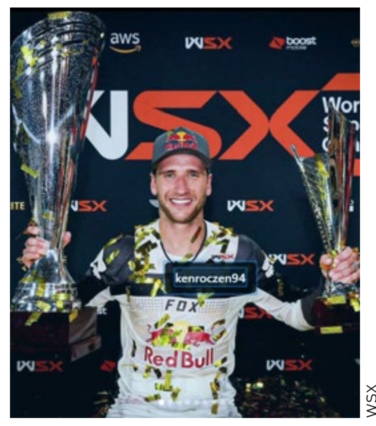
Das Malheur stellte die Tabelle vor dem letzten Rennen auf den Kopf: Plötzlich führte Friese die Gesamtwertung an und auch Justin Brayton und Joey Savatgy machten sich Hoffnungen auf den Titel. Doch das Glück kehrte für Roczen zurück. Friese fuhr ausgangs der Startkurve seinen eigenen Teamkameraden Brayton über den Haufen! Ken sagte „danke“, fuhr souverän Platz 2 nach Hause und krönte sich damit hochverdient zum SX-Champion 2022. „Ein harter Tag, die Strecke war am Ende ziemlich

ausgefahren. Im letzten Lauf war es knapp, Joey und ich wären beim Holeshot beinahe kollidiert. Insgesamt war es heute eine Supershow für die Fans!“

Die kleine Klasse war eine Angelegenheit für Yamaha-Pilot Shane McElrath. Der 28-jährige US-Boy zeigte wie beim Auftakt in Wales auch in Melbourne drei konstante Rennen und schaffte im letzten Umlauf sogar seinen ersten Laufsieg.

### McElraths bester Start

Sein britischer Herausforderer Max Anstie (Honda) zeigte großen Kampfgeist, gewann Lauf 1 und erreichte auch in den zwei weiteren Finals das Podium. Damit verpasste Anstie nur um einen Punkt den Tagessieg in Melbourne, während in der WM-Wertung der Abstand zu McElrath bereits zu groß war. „Es waren heute drei harte Rennen und mein bester Start in diesem Jahr“, schilderte McElrath. „Max hat mich echt unter Druck gesetzt, aber ich wollte diesen Titel unbedingt.“ Rotschopf Anstie belegt Rang 2 vor Chris Blose (USA), Aaron Tanti (AUS) sowie Mitchell Oldenburg (USA). ■




WSX

Trotz Plattfuß: Erste WM für Roczen

WSX

Titel unbedingt gewollt: SX2-Weltmeister Shane McElrath

## SUPERCROSS-WM, WSX

**Melbourne (AUS), 22. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Joey Savatgy (USA), Kawa | 2-1-1 |
| 2. | Ken Roczen (D), Honda | 1-15-2 |
| 3. | Justin Brayton (USA), Hon. | 3-2-8 |
| 4. | Vince Friese (USA), Honda | 4-3-5 |
| 5. | Cade Clason (USA), Yam. | 12-4-6 |
| 6. | Jordi Tixier (F), Honda | 7-6-9 |
| 7. | Josh Hill (USA), Yamaha | 6-17-3 |
| 8. | Dean Wilson (GB), Honda | 5-16-4 |
| 9. | Anthony Bourdon (F), Yam. | 10-5-10 |
| 10. | Cedric Soubeyras(F), Kawa | 16-10-7 |
| 11. | Hayden Mellros (AUS), Gas | 11-12-11 |
| 12. | Grant Harlan (USA), Yam. | 15-8-11 |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ken Roczen | 116 Punkte |
| 2. | Vince Friese | 112 |
| 3. | Joey Savatgy | 112 |
| 4. | Justin Brayton | 108 |
| 5. | Josh Hill | 83 |
| 6. | Eli Tomac (USA), Yamaha | 76 |
| 7. | Cedric Soubeyras | 72 |
| 8. | Jordi Tixier | 68 |
| 9. | Anthony Bourbon | 62 |
| 10. | Angelo Pellegrini (I), Hon. | 60 |
| 11. | Adrien Escoffier (F), Kawa | 60 |
| 12. | Cade Clason | 60 |

## SUPERCROSS-WM, SX2

**Melbourne (AUS), 22. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Sh. McElrath (USA), Yam. | 2-2-1 |
| 2. | Max Anstie (GB), Honda | 1-3-2 |
| 3. | Aaron Tanti (AUS), Yam. | 12-1-3 |
| 4. | Chris Blose (USA), Yamaha | 4-5-4 |
| 5. | M. Oldenburg (USA), Yam. | 7-4-6 |
| 6. | Wilson Todd (AUS), Honda | 6-13-7 |
| 7. | Phil Nicoletti (USA), Yam. | 5-12-12 |
| 8. | Matt Moss (AUS), Kawa. | 20-6-5 |
| 9. | Maxime Desprey (F), Yam. | 10-15-8 |
| 10. | Dilan Schwartz (USA), Suz. | 15-9-9 |
| 11. | Henry Miller (USA), Yam. | 13-10-10 |
| 12. | Carson Brown (USA), Yam. | 8-7-19 |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Shane McElrath | 123 Punkte |
| 2. | Max Anstie | 114 |
| 3. | Chris Blose | 105 |
| 4. | Aaron Tanti | 100 |
| 5. | Mitchell Oldenburg | 99 |
| 6. | Carson Brown | 76 |
| 7. | Wilson Todd | 70 |
| 8. | Maxime Desprey | 68 |
| 9. | Matt Moss | 62 |
| 10. | Phil Nicoletti | 59 |
| 11. | Derek Kelly (USA), Suzuki | 58 |
| 12. | Henry Miller | 47 |

**Speedway-Fahrer Norick Blödorn**

# Senkrechtstarter Blödorn

Seit der Verletzung von Kai Huckenbeck ist Norick Blödorn derzeit erfolgreichster deutscher Speedway-Fahrer. Der 18-Jährige krönte seine erste Profisaison in Großbritannien mit dem Meistertitel in der Premiership mit den Belle Vue Aces.

Von: **Thomas Schiffner**

Als der Holsteiner aus Flintbek mit Vater Guido Blödorn letzten Winter beschloss, die Saison 2022 als Profi zu bestreiten, war er gerade 17 Jahre jung. Obwohl schon in der zweiten Saison in der polnischen Liga für Landshut beschäftigt, stürzte sich Blödorn in das Abenteuer Britische Liga. Er bekam einen Saisonvertrag bei den Belle Vue Aces in Manchester, wo Ex-Profi Mark Lemon als Teammanager die Geschicke leitet.

Die ersten Rennen für den Erstliga-Club waren ernüchternd und endeten mit niedrigen einstelligen Ergebnissen: „Der Anfang war so schlecht wie erwartet. In England ist das ein ganz anderer Sport. Es ist mit europäischen Bahnen nicht zu vergleichen. Die Umstellung gegenüber Polen ist riesig.“ Doch Norick, der schon mit 15 nationale Spitzenkraft war, biss sich durch. Er beendete einige EM- und WM-Qualirennen weit vorn und gewann als vorläufiges Highlight die deutsche Speedway-Meisterschaft in Herxheim – obwohl er nicht der Topfavorit war.

Parallel entwickelte er sich für die Landshut Devils zum Topscorer, und die Bayern, gerade erst aus der zweiten polnischen Liga aufgestiegen, erreichten dieses Jahr sogar die Play-offs in Liga 1.

Auf der Britischen Insel steigerte Blödorn seinen Punkteschnitt kontinuierlich von drei auf jetzt 5,4. Damit stehen die Chancen bestens, dass er auch 2023 in der Teamaufstellung der britischen Asse steht. Allerdings ist im United Kingdom im Speedway weitaus weniger Geld zu verdienen als in Polen. „Ich habe dieses Jahr bei bisher 71 Rennen ein Minus von 17 000 Euro eingefahren. Für einen Profi nicht gut. Aber das war für mich ein Lehrjahr, und in der Lehre verdient man eben keine Reichtümer“, erklärt das für sein Alter erstaunlich abgeklärte Nordlicht.

Und was macht Norick Blödorn im rennfreien Winter? „Ich arbeite in der Firma meines Vaters. Und mein Freund Marc Geyer hat für mich ein Eisspeedway-Training in Schweden gebucht. Das wird sicher mehr Spaß machen als arbeiten.“ ■



BREU

71 Rennen in einer Saison: Neu-Profi Norick Blödorn




# MOTORMARKT

**Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder**





## Aston Martin



**1968 Aston Martin DB6,** beautiful example, Borg-Warner-Automatikgetriebe, Chromspeichenräder, elektrische Fensterheber, € 359.000,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H



## BMW



**Anhängerkupplungen für alle BMW.** Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

**BMW 700,** bordeauxrot, original 45000 km, Zust. 2, nur € 13.900,-. T. 0153/2090250 H



**BMW Z3 M Coupé,** 100000 km, Eisenmann, Gewindefahrwerk schw./schw. Domstrebe u.v.m. VB 49.000,- €. Tel. 0172/7838111



**1991 BMW 850i,** erst 37700 km und 1. Hand, Bestzustand. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

**Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378** H

**Z3 3.0 Coupé,** 28000 km, 170 kW (231 PS), silber, Klima, Schaltgetriebe, Erstl. 7/2001. Tel. 06203/15672

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59155*



## BMW Alpina

**Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378** H



## Ferrari



**1962 Ferrari 250 GT 2+2, Serie II,** behutsam restauriert, Matching Colours: Grigio Notte! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

## Jaguar

**ERSATZTEIL-GROSSLAGER!** Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



## Arden

**Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet.** englishcars@gmx.de H

## Land Rover



**Kaufe Range Rover** ab Bj. 2022, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

## Lotus

**Suche Elise + Exige.** Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

## McLaren



**McLaren 570 GT,** EZ 11/18, 36000 km, 2. Hd., Glasdach, Navi, B&W Sound, Kamera, Liftsyst., Scheckh. + neuw., 145.000,- €. Harnisch Kraftfahrzeuge oHG, Atzbacher str. 10, 35789 Weilmünster, Tel. 06472/8999 H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59229*

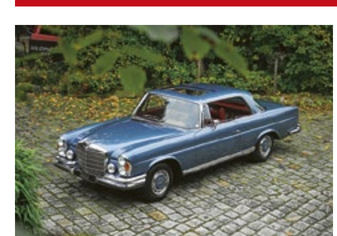
## Mercedes



**Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG,** z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



**Suche 300 SL Coupé & Roadster** zum Ankauf. Tel. 0172/4310800



**1970 Mercedes 280 SE Coupé,** Schiebedach, deutsches Original, aus Familienbesitz, schöne Farbkombination! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



**1987 Mercedes 420 SEC,** erst 79.753 km, aus 1.Hand, außergewöhnlicher Zustand! € 44.800,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



**Kaufe jedes G Modell,** ab Bj. 2018, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800



**2010 Mercedes SLS AMG,** erst 22.962 km, Imola-grau, Vollleder-Designo-Interieur! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



**1970 Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet,** Matching colours: 571 H dunkelrot metallic! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

**Suche SLS-Coupé.** Tel. 0172/9342421 H

## Porsche



**2022 Porsche 992 Carrera S Cabrio,** 1. Hand, erst 1.893 km! Handschalter, Sport-Chrono-Paket, Sportauspuff, Bose-Soundsystem. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



**1992 Porsche 964 Cup Coupé,** deutsche Erstauslieferung an Rennfahrer Peter Mamerow, verstellbare Recaro-Vollschalensitze, Wertgutachten mit Note 1-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H



**1997 Porsche 993 Turbo,** 1A Qualität, erstes Turbo-Modell mit Allradantrieb, klassische Farbgebung silber/schwarz, € 124.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H






**2006 Porsche 997 Turbo,** Handschalter, erst 45.103 km, dt. Erstauslieferung, Vollleder Bi-Color schw./steingrau, adapt. Sportsitze, Sport-Chrono Plus, hervorragender Pflegezustand! € 119.950,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

## Renn/Rallye

**Kunststoffscheiben mit ABE** für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

**Hewland Vertrieb Deutschland,** Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

## Rolls-Royce



**Dt. Sonderbest., 1. Hd., BMW Werk,** 61000 km, 24 Mon. RR Gar., Leder exkl. Wild Berry/rot, Vollausst.+++ 234.500,- €. 24217 Schönberg, Tel. 0152/29362733

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59157*

## Smart

**www.berlin-tuning.com** H

## Tesla



**Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen,** Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

## VW



**Golf GTI Clubsport S,** Nr. 26/400, 310 PS, EZ 12/2016, 15.341 km, schwarz, Neuzustand, Scheckheft, VB 55.000,- € (MwSt. awb.). Arnstadt Kristall GmbH, Bierweg 27, 99310 Arnstadt, Tel. 03628/66000

## Versicherungen















**REDAKTION**
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
**VERLAG**
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
**Abonnentenservice Deutschland:**
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de


# Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

**Jorge Martín wirft bei der MotoGP in Sepang in Führung liegend seine Maschine weg – und der Marshal muss flüchten**

## Zu wenig Mumm?

**Zum frühen Ende der W-Series MSa 43/2022**

Die Serie braucht keine Frau, die in die Formel 1 will. Das ist nur ein Schaufenster und unterstützt die Meinung der meist männlichen Zuschauer, dass sie es eh nicht schaffen! Ganz ähnlich wie beim Frauen-Fußball! Dass Jamie Chadwick es verdient hätte, mal eine ganze Saison in der Formel 3 zu fahren, um sich zu beweisen, steht für mich außer Frage.

Wahrscheinlich haben die Teamchefs einfach keinen Mumm oder sie hat zu wenig Mitgift. Das ist eigentlich sehr schade, denn sie könnte es und hat das ja auch außerhalb der W-Series schon bewiesen.

**Michael Vabi**
**D-21037 Hamburg**

## Lieber alt & neu!

**Zur MSa-Heftmischung MSa 43/2022**

In MSa-Ausgabe 43 hat sich ein Leser darüber „beschwert", dass Ihr in Ausgabe 42 zu viele Seiten über den „alten Motorsport" aus den vergangenen Jahrzehnten gedruckt habt. Diese Beschwerde kann ich NICHT teilen. Ich finde es super und sehr erfrischend, zwischendurch mal etwas „altes" zu lesen. Macht bitte weiter so.

**Michael Glaser**
**D-67433 Neustadt/Weinstraße**

## Alles zweifelhaft?

**Red Bull und der Kostendeckel MSa 43/2022**

Glaubt denn jemand wirklich an ein klares Reglement und dessen Überwachung? Und dass bei Mercedes und den anderen großen Herstellern alles mit rechten Dingen zugeht?

Je mehr Juristen unser Leben bestimmen, desto mehr zweifelhaftes Papier wird produziert, das nicht die Tinte wert ist, mit der es geschrieben wurde. Ob Reglements oder Fahrerverträge oder viele alltägliche Juristen-Ergüsse – alles ist zweifelhaft, interpretierbar und lässt sich anfechten.

**Erhard Püntener**
**CH-5445 Eggenwil**

**KONTAKT**
**MOTORSPORT aktuell**
**«Leserbriefe»**
70162 Stuttgart
**E-Mail:** msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

# Termine

## TV-Programm

| Freitag, 28. Oktober | | |
|---|---|---|
| 19.45 | Formel 1 Mexiko, 1. Freies Training **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 22.10 | Formel 1 Mexiko, 1. Freies Training (Zus.) | Servus TV A** |
| 22.45 | Formel 1 Mexiko, 2. Freies Training **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 22.55 | Formel 1 Mexiko, 2. Freies Training **LIVE** | Servus TV A** |
| **Samstag, 29. Oktober** | | |
| 06.40 | Supercars Surfers Paradise, 1. Rennen **LIVE** | Sport 1+* |
| 16.30 | Formel 1 Mexiko, Teamchef-PK **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 18.45 | Formel 1 Mexiko, 3. Freies Training **LIVE** | Sky*/Serv. A** |
| 21.30 | Formel 1 Mexiko, Qualifying **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 21.45 | Formel 1 Mexiko, Qualifying **LIVE** | Servus TV A** |
| 21.55 | Formel 1 Mexiko, Qualifying **LIVE** | SRF info |
| **Sonntag, 30. Oktober** | | |
| 05.40 | Supercars Surfers Paradise, 2. Rennen **LIVE** | Sport 1+* |
| 18.30 | NASCAR Cup Series, Martinsville **LIVE** | Sport 1+* |
| 19.30 | Formel 1 Mexiko, Vorber. & Rennen **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 19.35 | Formel 1 Mexiko, Vorber. & Rennen **LIVE** | Servus TV A** |
| 20.40 | Formel 1 Mexiko, Vorber. & Rennen **LIVE** | SRF 2 |
| **Montag, 31. Oktober** | | |
| 00.25 | Formel 1 Mexiko, Rennen (Aufz.) | ORF 1 |

## Livestream/Internet

| Samstag, 29. Oktober | | |
|---|---|---|
| 07.30 | Super Formula Suzuka, 1. Rennen **LIVE** | motorsport.tv* |
| ab 10.00 | FIA Motorsport Games, der Samstag **LIVE** | motorsport.tv |
| ca. 10.30 | EuroNASCAR Rijeka, Qualifyings **LIVE** | YouTube |
| ca. 13.25 | EuroNASCAR Pro Rijeka, 1. Rennen **LIVE** | YouTube |
| ca. 16.25 | EuroNASCAR 2 Rijeka, 1. Rennen **LIVE** | YouTube |
| **Sonntag, 30. Oktober** | | |
| 06.30 | Super Formula Suzuka, 2. Rennen **LIVE** | motorsport.tv* |
| ab 08.30 | FIA Motorsport Games, der Sonntag **LIVE** | motorsport.tv |
| ca. 10.25 | EuroNASCAR 2 Rijeka, 2. Rennen **LIVE** | YouTube |
| ca. 14.25 | EuroNASCAR Pro Rijeka, 2. Rennen **LIVE** | YouTube |

* kostenpflichtig    ** A = nur in Österreich, D = nur in Deutschland

**Achtung: Zeitumstellung in der Nacht vom 29. auf 30. Oktober!**

## Die nächsten Rennveranstaltungen

| Automobil | | |
|---|---|---|
| **28./29.10.** | GLP 7. Lauf/RCN 3h-Rennen, Nürburgring | D |
| **28.–30.10.** | Ferrari Challenge, Weltfinale Imola | I |
| **28.–30.10.** | 24h e-Competition, Hockenheim | D |
| **29./30.10.** | Rallycross-WM, Barcelona | E |
| **29./30.10.** | FIA Motorsport Games, Marseille/Le Castellet | F |
| **29./30.10.** | NASCAR Xfinity/Cup, Martinsville | USA |
| **29./30.10.** | Supercars Australien, Surfers Paradise | AUS |
| **29./30.10.** | Super Formula, Suzuka (2 Rennen) | J |
| **29./30.10.** | NASCAR Euro Series, Rijeka | HR |
| **30.10.** | Formel 1, Mexico-City | MEX |
| **Motorrad** | | |
| **28.–30.10.** | Enduro-EM und DM, Woltersdorf | D |
| **30.10.** | JuniorGP/Moto2-EM, Valencia | E |

# Vorschau



XPB

**Die Formel-1-Fiesta des Jahres: Teil zwei der Nordamerika-Tour in Mexico City**



RED BULL

**Rallycross-WM: In Barcelona hat Johan Kristoffersson den ersten Matchball**


EURONASCAR

**NASCAR: Eine Woche vor dem US-Finale endet die Europa-Serie in Rijeka**



INTACTGP

**JuniorGP: Lukas Tulovic kommt als Moto2-Europameister zum Valencia-Finale**